Nr. 16

Cena 1 zł.



POLSKA FLOTA NARODOWA

ORGAN · STOŁECZNEGO · KOMITETU · FLOTY · NARODOWEJ

STOŁECZNY
Komitet Floty Narodowej

Warszawa, Senatorska 14, tel. 688-33 P. K. O. Konto Nr. 16080.

OBYWATELE STOLICY!

Bez morza Polska byłaby Państwem gospodarczo i politycznie słabem—takiem, z którem nikt nie liczyłby się poważnie, a jeszcze mniej najbliżsi sąsiedzi. Widomym znakiem posiadania morza jest silna flota WOJENNA i HANDLOWA. Tej floty Polska potrzebuje bardziej niż kiedykolwiek, nagli ku temu układ stosunków międzynarodowych, gospodarczych i politycznych. Zmusza nas do tego postawa zbrojna naszych sąsiadów.

Polska pragnie pokoju i pracy w atmosferze pewności swych granic, których nie pozwoli naruszyć, a nie pozwolić może tylko wtedy, gdy rozporządzać będzie dostatecznie silnemi środkami obrony.

Tę rzeczywistość narodową rozumieją czynni patrjoci polscy, spiesząc z ofiarami na fundusz budowy okrętów zbierany przez Komitet Floty Narodowej. Z drobnych ofiar zebranych przez obywateli Pomorza, Komitet Floty Narodowej kupił i oddał Polskiej Marynarce Handlowej okręt szkolny pod nazwą **„Dar Pomorza“.**

Mimo wyjątkowo ciężkich czasów Obywatele Pomorza wzmocnili czynnie siły swej Ojczyzny.

Patrjotyczna Warszawo!

Polska oczekuje i od Ciebie spełnienia obowiązku. Przypomina Ci o nim „Tydzień“ Zbiórki Funduszów na budowę okrętu Wojennego pod nazwą

„DAR WARSZAWY“

organizowany na terenie Stolicy w dniach od 7 do 14 listopada 1931 r. przez Stołeczny Komitet Floty Narodowej.

Wszyscy

Którzy rozumieją, że tylko przez silną i bezpieczną Polskę idziemy ku trwałemu dobrobytowi i bezpieczeństwu osobistemu i naszych ognisk domowych — znaleźć się powinni w „Tygodniu“ Zbiórki w szeregach ofiarnych.

Kupując żeton, nalepkę lub „nit“, spełniasz nietylko obowiązek oświeconego obywatela wobec własnego Państwa, ale działasz w dobrze zrozumianym interesie własnym i swoich najbliższych

Sekretarz Generalny Kom. Fl. Nar.
i członek Zarządu Stoł. K. Fl. N.

(—) M. Zaruski
Generał

Przewodniczący Stołecz.
Kom. Fl. Nar.

(—) Z. Słomiński
Prezydent M. St. Warszawy.

POLSKA FLOTA NARODOWA

ORGAN STOŁECZNEGO KOMITETU FLOTY NARODOWEJ

WYCHODZI 1-GO i 15-GO KAŻDEGO MIESIĄCA

Nr. 16. | **Warszawa, 1 listopada 1931 r.** | **ROK I.**

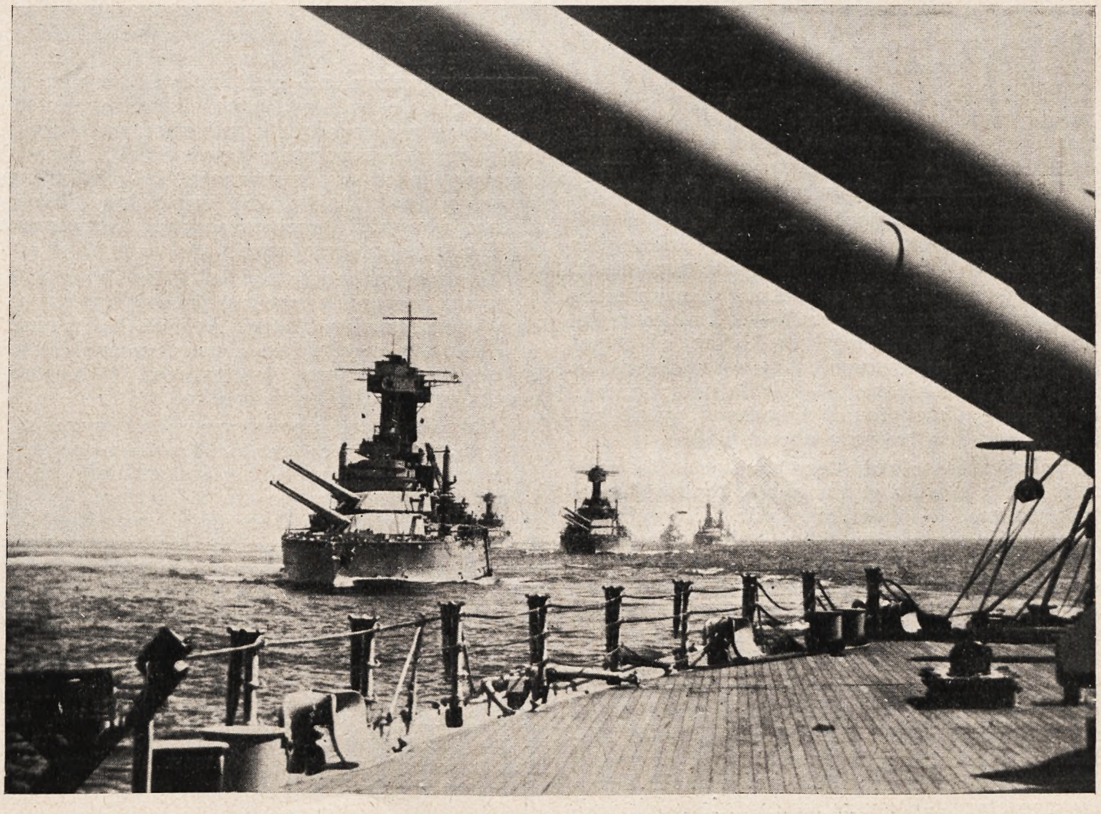
REDAKTOR NACZELNY: GEN. MARJUSZ ZARUSKI

REDAKTOR: ZDZISŁAW ANDRZEJOWSKI

TREŚĆ NUMERU:

Okładkę malował art. mal. Edmund John.

GROŹNA ESKADRA



Z wielkich manewrów floty amerykańskiej, które ostatnio odbyły się w Kalifornji.

12 DOLARÓWEK

Gdyby to był jeden z faktów powtarzających się względnie często w życiu Komitetu Floty Narodowej, gdyby to był przejaw charakteryzujący stosunek całego społeczeństwa do zadań, które ma Komitet do spełnienia, to w rubryce „ofiary“ zamieścilibyśmy dziś taką mniej więcej notatkę:

„Stołeczny Komitet Floty Narodowej otrzymał od p. Jadwigi Bodalskiej 12 sztuk dolarówek, przedstawiających nominalną wartość 60 dolarów, jako ofiarę męża Jej ś. p. Mieczysława Bodalskiego. Za hojny ten dar Komitet wyraża gorące podziękowanie ofiarodawcom“.

W tym, drobnym napozór, fakcie tkwi jednak coś, co domaga się omówienia, co narzuca cały szereg pytań i żąda odpowiedzi.

Już samo to wyraźnie mówi, że wydarzył się fakt niecodzienny, że nie zachodzi tu wypadek jakiejś zwykłej filantropji, czy ofiary przypadkowej. Nasuwa się myśl, że tych 12 obligacyj pożyczki dolarowej ma swoją historję niepowszednią, historję, która nie powinna utonąć w kilkunastu lakonicznych wierszach rubryki „ofiary“.

Ś. p. Mieczysław Bodalski w ciągu lat zbierał grosz do grosza i agitował wśród swych znajomych i przyjaciół. Nie ustawał nigdy, wykorzystywał każdą okazję, by powiększyć zbierany fundusz i gdy tylko wynik Jego trudów równał się w danym momencie trochę większej sumie — zakupował dolarówkę. Niech pieniądz nie leży bezproduktywnie, niech będzie oprocentowany, może przyciągnie jakąś wygraną i znakomicie pomnoży kapitał...

Tak szły lata, aż dzieło to przerwał zgon dobrego obywatela. Dolarówek zebrało się dwanaście. Nie wiedział jednak o tem długo nikt, aż wreszcie znalazła je p. Jadwiga Bodalska, małżonka ś. p. Mieczysława. Na jednej z obligacyj ręką zmarłego skreślone było wyjaśnienie: „Własność Komitetu Floty Narodowej“. Wypełniając więc wolę męża przekazała p. Bodalska depozyt pod właściwym adresem, nie żądając nawet prostego — Bóg zapłać!

Tyle o fakcie, który się wydarzył. — Ileż jednak myśli musi on przyciągnąć za sobą, ile porównań i gorzkich rozważań na temat wyrobienia społecznego mas polskich, żyjących od wydarzenia do wydarzenia, od ewenementu do sensacji.

Przy różnych okazjach, gdy mówi się o polskim bycie państwowym, odnajdujemy niezwykle łatwo formułkę „cudów“ w różnych warjantach.

Ile razy sięgnie się do jakichś zasadniczych problemów — przemawia „cud“ — od niepodległości do „Wisły“, od „Wisły“ do Gdyni, od Gdyni do „granic“, do państwowości, do wszystkiego, co wielkie, co niecodzienne. — Gdzie więc praca? Gdzie rezultaty gospodarki narodowej, gdzie patrjotyzm i wysiłek twórczy obywatela?

W pierwszej połowie tego miesiąca Stołeczny Komitet Floty Narodowej urządza „tydzień“ propagandy morza. — Tygodnie takie odbywają się co roku i mają na celu przypomnienie o obowiązku nieustannej pamięci o skrawku naszego wybrzeża, o potrzebach marynarki wojennej i handlowej, o konieczności należytego zorganizowania obrony naszych granic morskich, a więc i całego kraju.

Dawno uchwalony przez Sejm t. zw. „mały program morski“ nie jest dotychczas nawet w małej części wykonany. Program ten przewiduje, że nasza flota wojenna ma składać się z dwóch krążowników, sześciu kontrtorpedowców, dwunastu torpedowców i dwunastu łodzi podwodnych. Z programu tego otrzymaliśmy zaledwie dwie łodzie podwodne i jeden kontrtorpedowiec...

Zadaniem więc „tygodnia“ jest pobudzenie ofiarności społecznej i umożliwienie Komitetowi Floty Narodowej przyjścia z pomocą państwu, które nie jest w stanie o własnych siłach przeprowadzić programową rozbudowę marynarki wojennej i zapewnić w ten sposób bezpieczeństwo krajowi.

Jeśli więc rząd podołać temu nie może, jeśli społeczeństwo wysiłkiem własnym programu nie dokona — groźna, niezwykle groźna rzeczywistość czarną chmurą zaciąży na horyzontach rozwoju niepodległościowego Polski. Chmura ta nie jest bynajmniej utopją, nie jest rekwizytem propagandy i straszakiem—pretekstem. Wystarczy przecież obejrzeć się na sąsiadów.

Program rozbudowy floty sowieckiej i zastąpienie starszych jednostek nowemi jest konsekwentnie wykonywany i przeprowadzany. Flota ta rośnie i potężnieje z roku na rok, a odbywane manewry wykazują coraz większą jej sprawność bojową i potęgę.

Flota niemiecka nie zostaje w tyle. Przeciwnie — przewyższa grubo i pod względem ilości i jakości flotę sowiecką, a troska Rzeszy i społeczeństwa niemieckiego o dalszą rozbudowę marynarki wojennej nie ustaje ani na jeden moment.

Kilka tygodni temu rozpętała się burza w Reichstagu o kredyty na budowę pancernika B, odpowiadającego wielkością niedawno spuszczonemu na wodę pancernikowi „Deutschland“, pływającej twierdzy, niezwykle groźnej i zapewniającej Niemcom hegemonję na Bałtyku. Burza była groźna, krzyczano o bezrobociu, o głodnych dzieciach, o opiece społecznej, a wreszcie głosami komunistów uchwalono, że rząd nie ma prawa korzystać z tych kredytów, a więc budować pancernika B.

Wieść poszła w świat i ucieszyła wielu pacyfistów, idealistów zapatrzonych w niebo i niedostrzegających tego, co dzieje się na ziemi.

Krótka to jednak była radość. W kilka zaledwie dni po tej znamiennej uchwale Reichstagu sfery wojskowe „uspokoiły“ opinję publiczną: sprawa nieuchwalenia tych kredytów w niczem nie powstrzymuje budowy, gdyż pieniądze na ten cel są już w rozporządzeniu ministerstwa wojny, zebrały się one z uchwał dawniejszych, które przeznaczyły je do wykonywanego już budżetu wojskowego. Braki znakomicie wypełniają ofiary publiczne i wyniki przeprowadzanej konsekwentnie akcji wśród społeczeństwa!

A więc pancernik będzie, flota się powiększy o nową, wspaniale groźną jednostkę, która będzie utwierdzeniem potęgi Niemiec na morzu.

Tak oto wygląda ta chmura czarna, zbierająca się i nieuchronna w skutkach. Obojętnością ryzykujemy wiele, bo wszystko.

Od skrajnego pesymizmu powstrzymuje jeszcze ta myśl, że przecież społeczeństwo się ocknie, że zrozumie, jak wielki obowiązek ciąży na niem i że działanie efektywne dla tej sprawy, jest działaniem dla własnych korzyści i własnego dobra. Życzyć więc sobie trzeba, by „tydzień“ propagandy przyniósł jaknajwiększe rezultaty, by obudził jaknajwiększą troskę i zainteresowanie wśród najszerszych kół społeczeństwa i by wreszcie paląca sprawa weszła na drogę właściwą.

W życiu nie mija nic, każda myśl, każdy czyn wydaje kiedyś owoce i staje się ziarnem, którego plon zebrany być musi. Może więc i tu, ofiara ś. p. Mieczysława Bodalskiego będzie tem ziarnem, z którego wyrosną z czasem całe łany — czeka na to Polska i morze.

ZDZISŁAW ANDRZEJOWSKI

DR. ROMAN LUTMAN

SPRAWA POMORZA W DYSKUSJI MIĘDZYNARODOWEJ

Sprawa Pomorza wypłynęła znowu w ostatnich czasach na arenę dyskusji międzynarodowej. Z jednej strony prasa niemiecka wszystkich odcieni politycznych wznowiła intensywną propagandę przeciw Pomorzu polskiemu, powtarzając na coraz to inne sposoby znane argumenty niemieckie. Z drugiej zaś strony pojawiają się głosy w sprawie Pomorza w innej prasie zagranicznej oraz różne pomysły rozwiązania tej sprawy przy mniejszem lub większem uwzględnieniu interesów niemieckich. Do takich głosów zaliczyć należy znany projekt Coudenhove — Kallergi'ego i projekt prof. Lavergne'a wysuwające koncepcję oddania Niemcom obszaru po lewym brzegu Wisły, oraz przeprowadzenia podziemnego tunelu, łączącego Prusy Wschodnie z Niemcami, oraz głos amerykańskiego profesora uniwersytetu Shotwella, proponujący zbudowanie międzynarodowej kolei przez Prusy Wschodnie i północną Polskę, przy konieczności pewnych nieokreślonych strat terytorjalnych ze strony Polski.

Wszystkie te głosy i projekty są niewątpliwym wynikiem sugestji propagandy niemieckiej. Tem większą uwagę należy poświęcić publikacjom, które starają się możliwie objektywnie ocenić całokształt zagadnienia pomorskiego. Do takich publikacyj należą dwie broszury, wydane w bieżącym roku: Kaspara Mayra „Ist die Verständigung zwischen Polen und Deutschland unmöglich?" (Internationaler Versöhnungsbund, Wien 1931, str. 55) i *Józefa Halperina:* „Deutschland und Polen" (Sonderabdruck aus der Neuen Zürcher Zeitung 1931, str. 77).



Praca na pokładzie w czasie burzy.

Autor pierwszej publikacji *Kaspar Mayr* jest redaktorem i wydawcą „Polnisch—Deutsche Korrespondenz", poświęconej propagandzie porozumienia polsko-niemieckiego. Celem wymienionej publikacji jest dążenie do usunięcia wzajemnej nieufności między Polską a Niemcami przez wzajemne poznanie się i zrozumienie własnych dążeń. Dlatego w tej broszurze ogranicza się autor do sumiennego i bezstronnego przedstawienia stanowiska polskiego i niemieckiego we wszystkich sprawach, stanowiących przedmiot nieporozumień między obu narodami. „Straszliwy tragizm tkwi we fakcie — pisze autor, — że dzień zmartwychwstania Polski, dzień największego triumfu dla narodu polskiego jest dla Niemiec dniem głębokiego upokorzenia i narodowej żałoby, okresem klęski i poniżenia".

Przedstawiwszy rozwój historyczny Polski i stosunków polsko—niemieckich, stwierdza autor, że obecna walka między Niemcami a Polską jest ostatnim okresem historycznego zmagania się germanizmu ze słowiańszczyzną. Niemcy naogół nie znają Polaków, podobnie jak i Polacy nie wiedzą, że istnieją także inne Niemcy. Polak z natury jest mniej militarny niż Niemiec za czasów pruskich w 19 i 20 wieku. Ale taksamo — zdaniem autora — nie istnieją już Niemcy przedwojenne, jakkolwiek można krytykować stanowisko lewicy i umiarkowanego środka niemieckiego w sprawie niemieckiej polityki wschodniej.

Autor przechodzi poszczególne problemy konfliktu polsko-niemieckiego, a więc program mniejszościowy, sprawę śląską, pomorską i Prus Wschodnich, przedstawiając z możliwą bezstronnością oba stanowiska i polskie i niemieckie, wychodząc z założenia, że warunkiem jakiejkolwiek dyskusji na ten temat jest wzajemne poznanie obustronnych stanowisk Sam zasadniczo nie wypowiada własnego zdania. Jedynie występuje przeciwko propagandzie wojennej i stosowaniu gwałtów przy rozwiązaniu tych problemów. Stwierdza też, że Niemcy muszą zrozumieć, że ujście Wisły jest jedynym dostępem Polski do morza, że tak zwany „korytarz", jest dla Polski symbolem wolności i niepodległości, jedyną drogą dla rozwoju kulturalnego i gospodarczego i że dlatego żądanie Niemiec zwrotu Pomorza nie oznacza żadnego rzeczywistego rozwiązania konfliktu, lecz tylko stworzenie nowego korytarza niemieckiego. Naodwrót Polacy powinni odstąpić od myśli aneksji Prus Wschodnich. Życiowe interesy obu narodów nie wymagają mechanicznego przesunięcia granic. Należy dążyć do gospodarczej i politycznej symbiozy na obszarze ujść Wisły. Konkretnie proponuje autor stworzenie biura mniejszościowego, któreby czuwało nad położeniem mniejszości narodowych w obu państwach, gdyż im więcej szkół polskich powstanie w Niemczech, tem lepiej będzie się powodziło szkołom niemieckim w Polsce.

Konkluzje autora owiane są duchem pacyfizmu, a ciekawą swą broszurę kończy autor zamieszczeniem manifestu Karola Libelta z r. 1848, wzywającego oba narody do porozumienia.

Pod innym kątem widzenia przystępuje do rozważania sprawy Pomorza szwajcarski dziennikarz *J. Halperin.* Uwagi swe oparł na bezpośrednich

obserwacjach, poczynionych przy zwiedzaniu polsko-niemieckiej granicy, oraz na ekonomicznych pracach niemieckich. Problem Pomorza rozpatruje ze stanowiska gospodarczego i politycznego, przechodząc po kolei poszczególne zagadnienia.

Zaczyna swe rozważania od Prus Wschodnich. Stwierdza ich ciężkie położenie gospodarcze, które jednak istniało już przed wojną dzięki nadmiernemu oddaleniu od niemieckich rynków zbytu, czego wyraźnym dowodem była masowa emigracja na Zachód. Powojenne położenie Prus Wschodnich pogorszyło się przedewszystkiem wskutek strukturalnych zmian gospodarczych i komunikacyjnych, będących wynikiem utraty rynków rosyjskich, zmiany systemu gospodarczego w Rosji i wreszcie konfliktu polsko-litewskiego. Również fatalne stosunki kredytowe Prus Wschodnich mają swe źródło w stosunkach politycznych, gdyż kapitał niemiecki właśnie ze względów politycznych odnosi się do Prus Wschodnich z wyraźnym pesymizmem. Ze stanowiska gospodarczego i politycznego wypowiada się autor jedynie przeciw celowości pociągnięcia granicy wzdłuż lewego brzegu Wisły.

Przechodząc do sprawy Gdyni stwierdza autor znaczenie tego portu dla życia gospodarczego Polski, jakkolwiek podkreśla również momenty polityczne, związane z Gdynią, które są głównie wynikiem nieprzyjaznych stosunków polsko-gdańskich. Sprawa Gdańska jest funkcją stosunków polsko-niemieckich. Port Gdynia nie był do roku 1928 konkurencją dla Gdańska. Konkurencja ta zaczęła się dopiero po roku 1928 w miarę zaostrzania się tych stosunków. Zupełnie nieuzasadnione są skargi Gdańska na politykę gospodarczą Polski, zarzucające jej, że zmieniła port gdański w port spedycyjny, przez co Gdańsk ponosi stratę. Autor zwraca uwagę ,że już przed wojną zaznaczył się proces wypierania handlu pośredniczącego w portach przez handel tranzytowy, i że Gdańsk ponosi jedynie skutki tej ogólno-światowej zmiany strukturalnej portów.

Bardzo ciekawe są uwagi autora o Pomorzu polskiem. Autor, zaznaczywszy znaczenie Pomorza jako dostępu Polski do morza, podkreśla funkcję gospodarczą Pomorza i ziem dawnego zaboru pruskiego w życiu gospodarczem Polski. Ziemie te mają ogromne znaczenie gospodarcze dla Polski ze względu na wysoki poziom rolnictwa, rozgałęziony przemysł rolniczy, zwłaszcza przemysł gorzelniany i cukrowniczy, oraz rozwijający się rolniczy przemysł uszlachetniający. Natomiast dla Niemiec Pomorze nie przedstawia gospodarczego znaczenia. Należy bowiem do tego samego typu gospodarczego, co prowincje wschodnie Niemiec, które jako t. zw. typowy kraj żyta przechodzą wielki kryzys gospodarczy. Przyłączenie więc Pomorza do Niemiec nietylko nie poprawiłoby stosunków gospodarczych wschodnich prowincyj niemieckich, ale jeszcze bardziej by je utrudniło.

Jeśli idzie o stosunki narodowościowe na Pomorzu ,to zdaniem autora, przemawiają one za stanowiskiem polskiem. Statystyka niemiecka operuje argumentami geopolitycznemi, podczas gdy statystyka polska opiera się na politycznej rzeczywistości. Co do Kaszubów — to nierozstrzygając strony politycznej zagadnienia, autor stwierdza, że Kaszubi przed wojną opowiadali się zasadniczo przeciw rządom pruskim, co musi być jedynie miarodajne. Dlatego stanowisko polskie w tej sprawie jest o wiele jaśniejsze, niż niemieckie.

Stwierdzając spadek liczby Niemców na Pomorzu, autor wykazuje, że stało się to głównie dzięki dobrowolnej emigracji, gdyż przymusowe wydalania odegrały w tem małą rolę. Podobnie jasnem jest, że reforma rolna musi bardziej dotykać Niemców, gdyż ich stan ziemskiego posiadania jest większy niż polski. Zresztą Polska ma dobre prawo prowadzenia polityki gospodarczej, któraby dawała warunki bytu polskiemu chłopu. Autor następnie wypowiada krytyczne uwagi pod adresem praktyki administracyjnej władz polskich w stosunku do mniejszości niemieckiej, widząc środek zaradczy w stworzeniu ogólnego politycznego porozumienia między Polską a Niemcami.

Omówiwszy pokrótce ciężkie położenie gospodarcze Pogranicza (Grenzmark Posen—Westpreussen), przechodzi autor do konkluzji. Ewentualny zwrot Pomorza nie poprawiłby położenia gospodarczego niemieckich prowincyj wschodnich ani też nie przyczyniłby się do uspokojenia atmosfery politycznej w Europie, gdyż natychmiast rozgorzałyby nacjonalizmy, które doprowadziłyby do nowych konfliktów. Niemcy zaś odniosłyby tylko korzyść komunikacyjno-geograficzną. Następnie autor krytykuje politykę gospodarczą Niemiec i Polski, zarzucając im uprawianie polityki gospodarczej sprzecznej ze strukturą gospodarczą państw. Niemniej Polska byłaby skłonna do porozumienia gospodarczego z Niemcami, czego dowodzi ratyfikacja traktatu handlowego.

Wobec tego Niemcy powinny ratyfikować ten traktat, poczem należy dążyć do uspokojenia atmosfery politycznej między temi państwami. Nowa wzajemna polityka mniejszościowa z jednej strony, a z drugiej strony zrezygnowanie przez Niemcy z propagandy rewizjonistycznej, gdyż zmiana granic jest i tak iluzoryczna, przyczyniłyby się do stworzenia takiej atmosfery i do uspokojenia stosunków w Europie.

KRYZYS ANGIELSKI A MARYNARKA FRANCUSKA

Marynarka, w szczególności marynarka handlowa, jest instytucją, której przeznaczenie sprowadza się do zaciśnięcia rozlicznych stosunków między poszczególnemi kontynentami. Stąd niezależnie od narodowości te same terminy techniczne, miary oraz stan umysłów. Użycie mili, jako jednostki odległości, węzła, jako jednostki szybkości, wydaje się dziwnem dla człowieka, nie mającego z morzem nic wspólnego. Dla marynarza ten system jest niezbędnym z racji swego międzynarodowego charakteru. Każda marynarka mogłaby — w rzeczy samej bez przeszkody — przyjąć własne miary, czy terminy, stosunki jednak coraz bardziej zacieśniające się między państwami zmuszają do wyrzeczenia się tego drobnego szowinizmu.

Oczywistą jest rzeczą, że międzynarodowo został przyjęty system tego kraju, którego marynarka jest najsilniejszą i największą. Stąd pierwszy południk jest tym, który przechodzi przez Greenwich, język angielski jest językiem obowiązującym w przeważnej większości szkół morskich świata, a funt szterling był do dnia dzisiejszego monetą wymienną.

Istniał jeszcze inny powód wyboru funta szterlinga na jednostkę monetarną. Transporty morskie



Młodzi kadeci angielscy zapoznają się ze sztuką wiązania węzłów.

wymagały pewnego quantum czasu, musiały być więc obliczone w monecie stałej dla uniknięcia nieporozumień przy wyładowaniu. Wahania funta przed stabilizacją zmusiły dostawców francuskich do żądania zapłaty w funtach.

I oto Anglja opuściła swego fetysza, równoważnik złota, a funt zaczął staczać się po pochyłości. Wypadek ten budzi zagadnienia wprost światowego znaczenia; marynarka francuska jest tu wysoce zainteresowana.

Przedewszystkiem chodzi o ładunki. O niczem jeszcze nie można mówić w tej chwili, lecz zdaje się być pewnem, iż z wyjątkiem wymian między Francją, a Anglją, będą one płacone w złocie lub frankach. Jest to w rzeczy samej obojętne, bo frank jest zagwarantowany olbrzymim majątkiem Banku Francuskiego. Najbardziej interesującą jest właśnie sprawa wymian między obu krajami, a zwłaszcza kwestja węgla, który importuje Francja. W Ministerstwie Marynarki handlowej było to szczegółowo rozstrząsane. Ministrowie śledzą od początku cały przebieg angielskiego kryzysu i są gotowi interwenjować, jeśli zajdzie tego potrzeba.

Nie można oczywiście poddać rewizji kontraktów, zawieranych w funtach. Straty i zyski, wynikłe ze spadku funta, czy to chodzi o kupno, czy o sprzedaż, nie omieszkają się wyrównać do czasu, gdy nowe kontrakty zawierane będą we frankach.

Ważną jest pozatem sprawa konstrukcji okrętów. Obniżka funta idzie specjalnie na rękę warsztatom okrętowym angielskim. Zwłaszcza w początkach kryzysu, póki spadek funta nie wywoła podrożenia życia i podwyżki płac robotnika, warsztaty Wielkiej Brytanji będą budowały na dogodniejszych warunkach, niż francuskie. Ten awantaż, który posiadały one już dotychczas z rozmaitych powodów, zwiększy się teraz znacznie. Francja ma poważną obawę, ażeby jej warsztaty nie były zagrożone.

Ta chwilowa przewaga, którą posiadało budownictwo okrętowe angielskie, a ogólnie mówiąc przemysł Wielkiej Brytanji, zdaje się być powodem rezygnacji, z jaką prasa angielska przyjęła wiadomość o porzuceniu równoważnika złota. Spadek monet skandynawskich, związanych do pewnego stopnia z funtem, zmącił ową obojętność. Sir Josiah Stamp, jeden ze znaczniejsznych dyrektorów Banku Angielskiego, przyznał, że spadek funta jest tylko chwilowem lekarstwem. Jeśli demagogicznej polityce Labour Party uda się przeprowadzić zmianę płacy i oprzeć ją o nowe warunki, zło powróci, zwiększone o obcięcie majątku publicznego. W każdym razie zachodzi obawa, że warsztaty okrętowe francuskie mogą bardzo ucierpieć na kryzysie.

Pozostaje jeszcze wkońcu kwestja ubezpieczeń. Większość okrętów francuskich, zwłaszcza najświeższych, przeznaczonych do przewozu poczty. których wartość dochodzi do setek miljonów franków, jest ubezpieczona po większej części w Anglji na sumy, obliczone w funtach. Spadek monety angielskiej nie dopuszcza, by ubezpieczenia pokryły całkowitą wartość statków. Jakakolwiek katastrofa morska — i towarzystwa, których własnością są ubezpieczone okręty, może spotkać krach finansowy.

Zaledwie w zarysach zostały tu omówione niebezpieczeństwa, jakie grożą marynarce francuskiej wskutek spadku funta szterlinga. Był on przecie uważany dotąd w handlu za monetę międzynarodową.

Anglja zbyt długo stała na czele narodów handlujących, to też zachwianie się w stałości jej monety musiało odbić się głośnem echem zwłaszcza u narodów sąsiedzkich.

Na przyszłość należy życzyć sobie, by monetą międzynarodową był równoważnik złota, który mimo nowych teoryj pozostaje najpewniejszą gwarancją zaufania i pomyślności.



Najmłodsi wielbiciele morza, okrętów i marynarzy w swoim żywiole.

CHERBOURG — PORT TRANSATLANTYCKI

Cherbourg jest portem, którego rozkwit datuje się od niedawna. Obok Hamburga i Londynu, a zwłaszcza obok Marsylji, Cherbourg jest portem dziś powstałym. Wielkie zasługi położył tu p. Gratien Candace, który dopomógł Izbie Handlowej Cherbourg'skiej przez współpracę przy układaniu budżetu marynarki handlowej, mając za cel podniesienie prestiżu flagi francuskiej w zakresie dążeń, stanowiących ambicje wielkich narodów morskich. P. Gratien Candace zrozumiał, że polityka portowa winna być poddana specjalnej trosce; że port jest par excellence organizmem międzynarowym; że wreszcie w interesie ekonomicznym Francji leży wyzyskanie rozgałęzień i dogodności wybrzeży morskich przez zaprowadzenie instalacyj, sprzyjających rozwojowi handlu morskiego, bez względu nawet na flagę państwa, która ten rozwój poprze. Oczywiste, że pomyślność marynarki handlowej francuskiej jest w pierwszym rzędzie troską Francji; jednakże Francja zdaje sobie sprawę, iż interes narodowy nie ogranicza się na przewadze barw francuskich w portach, że krajowi zależy na tem, by wielkie prądy działalności ekonomicznej nie odwróciły się od brzegów Francji, lecz by, przeciwnie, rozpostarły swój dobroczynny wpływ.

Położenie Cherbourg'a na krańcu półwyspu Cotentin czyni go filarem mostu, gdzie linje transatlantyckie wiążą się z drogą główną, łączącą się w Paryżu z siecią cyrkulacyjną Europy Zachodniej.

Francja pojęła, że tu właśnie należy ugruntować centr obrony morskiej i przeciwstawić się skutecznie wysoce rozwiniętej konkurencji obcej.

„Ambicje transatlantyckie" Cherbourg'a datują się od czasu, gdy żegluga parowa przyniosła nowe prądy. Izba Handlowa Cherbourg'ska stworzona została rozporządzeniem królewskiem z dn. 15 grudnia 1836-go roku. Opinja publiczna domagała się za wzorem inicjatywy, podjętej w Anglji przez Cunard'a, stworzenia regularnych linij na New-York. Lecz zdawało się, iż prywatnie nie można podjąć takich wydatków, narażając się na ryzyko. Statut towarzystwa anonimowego, jaki jest obecnie przewidziany prawem, nie był wówczas stosowany w praktyce interesów. Rząd wyznaczył komisję; zajęto się zagadnieniem, gdzie umieścić punkt centralny linji. Cherbourg wraz z Havre'em, Bordeaux, Nantes i Dieppe wzięty był pod uwagę. Mimo „braku wody", jak głosił wynik konferencji, Havre uzyskał przewagę głosów. Lecz nie znalazł się przedsiębiorca, któryby zajął się eksploatacją linji. Dopiero w roku 1847-mym Państwo oddało do dyspozycji towarzystwa Herout et Handel z Havru cztery fregaty-parowce marynarki wojennej. Nie było jednak nawet gdzie ich przyjąć — dlatego pewnie opóźniano się tak długo z decyzją — i ponieważ port nie był gotów na czas, pierwszy odjazd miał miejsce z Cherbourg'a 21 lipca 1847-go roku.

Bez wątpienia wybór Havre'u był słuszny z wielu względów, a rozwój Powszechnego Towarzystwa Transatlantyckiego, ufundowanego ostatecznie w roku 1861-ym, może służyć za usprawiedliwienie. Jednakże trzeba skonstatować, iż statki francuskiej floty transatlantyckiej muszą być zawsze budowane na miarę portu, a więc z powyższego powodu byłyby w stanie niższości w walce o zdobycie *Błękitnej Wstęgi.*

Napróżno jednak reprezentanci Cherbourg'a starali się zwrócić uwagę opinji i władz na głębokie wody oraz łatwość dostępu do przystani. Przystań nie stanowi portu. Godna podziwu wytrwałość władz, dzierżących od stulecia losy Havre'u, miała zaopatrzyć go w urządzenia, odpowiadające najnowszym wymaganiom.

Prawdę powiedziawszy, Cherbourg był tylko „portem wojennym nad la Manche" — jak określały go podręczniki szkolne — gdzie Marynarka wojenna rozwijała wyłączną działalność. — „Handel jest naturalnym wrogiem wojny — pisał Alexis de Tocqueville — i nieznane są prawie przykłady, aby okręty handlowe w większej liczbie znajdowały się obok statków Państwa". Wysiłki administracji Robót Publicznych, by zaopatrzyć Cherbourg w stałe instalacje, sprzyjające żegludze handlowej, rozbiły się, podobnie jak i wzmianka naczelnego inżyniera Dróg i Mostów w jego raporcie z dnia 6-go sierpia 1880-go roku, o spór Marynarki wojennej.

Jednakże naród, którego postępy w dziedzinie ekonomicznej miały zaniepokoić świat, wziął udział w wielkich regatach, rozgrywanych poprzez Północny Atlantyk. Flaga H. A. P. A. G.'u obwieściła w roku 1869-tym na niebie Cherbourg'a nową erę jego działalności portowej. Albert Ballin pierwszy sformułował i wprowadził w życie nowe metody, niezbędne dla użytkowania tych statków coraz większych i coraz szybszych, coraz bardziej obarczonych nadmiernym kapitałem zakładowym. Cherbourg, idealny port dla postoju okrętów, nie uszedł uwadze wielkiego przedsiębiorcy niemieckiego. Wkrótce potem zawitała tu flaga angielska pod barwami Royal Mail.

— „Weszło o 108 okrętów więcej, aniżeli w roku 1868-ym; — pisze prezes Izby Handlowej Cherbourg-skiej w swoim raporcie rocznym — ten ruch, który, jak to się staje zauważyć, jest ogromny, odnosi się po większej części do żeglugi ze Stanami Zjednoczonemi; statki wyszłe z Hamburga muszą oprzeć się o Cherbourg. Te okręty, jak dotychczas, przywoziły pasażerów i depesze; nie wchodziły one do portu, ani nie brały towarów. Z punktu widzenia handlowego różnica w ilości okrętów lub tonażu nie gra tu żadnej roli".

Izba Handlowa Cherbourg'ska zrozumiała jednak wkońcu, że ten zwiększony ruch okrętów, pozostając ruchem „fikcyjnym", mieści w sobie pomyślne perspektywy. Zajęto się odtąd ulepszaniem niezbędnych dla handlu instalacyj, a wyniki wskazują, jak szybko nastąpił rozwój:

Lata	Liczba parowców	Tonnaż pojemności:	Liczba pasażerów
1869	47	81.507	1.175
1880	84	178.746	2.235
1900	378	1.651.884	30,313
1910	543	3.888.014	52.298
1913	555	4.503.653	68.678

Lecz dopiero po latach wielkiej wojny niesłychany rozpęd działalności światowej pchnął Cherbourg na drogę szybkiego rozwoju:

Lata	Liczba parowców	Tonnaż pojemności:	Liczba pasażerów
1920	212	4.852.000	75.529
1921	338	8.189.090	79.630
1922	634	14.593.978	107.708
1923	838	18.922.664	129.100
1924	791	19.591.892	147.775
1925	876	21.517.006	172.641
1926	816	20.495.050	187.399
1927	836	21.038.208	197.251
1928	897	22.571.843	203.074
1929	880	22.875.565	203.332
1930	946	25.529.264	183.786

Pomimo wszystko nie wprowadzono ulepszeń do sposobów przeladowywania towarów; brak było nowoczesnych instalacyj dla wygody przybywających lub odjeżdżających pasażerów. Handel transatlantycki odbywał się w dalszym ciągu pod osłoną grobli, zbudowanym za Ludwika XVI-go, jako schronienie dla floty królewskiej. Żadnej pracy nad rozszerzeniem, czy podtrzymywaniem portu — stąd żadnego cła. Oczywiście zagranicznym towarzystwom żeglugi szło to w zupełności na rękę i nie życzyłyby sobie bynajmniej zmiany dotychczasowej sytuacji. Lecz Izba Handlowa, wznowiona w roku 1918-tym, postanowiła położyć kres bezpłatnemu użytkowaniu portu przez obcych.

Okoliczności były sprzyjające. Przy Ministerstwie robót Publicznych został ustanowiony Komitet dla poszukiwania na wybrzeżach kanału la Manche i Atlantyku miejsc do godnych do założenia portów o głębokiej wodzie. Wypadki ostatniej wojny aż nadto wykazały niedostateczność tych ostatnich. Podkomitetowi Cherbourg'a został przedłożony przez pana Minard, naczelnego Inspektora Dróg i Mostów, projekt opracowany przez niego w czasie, gdy ten znakomity inżynier spełniał w porcie Cherbourg'a funkcje dyrektora prac hydraulicznych. Projekt opierał się na ścisłych danych i został natychmiast wzięty pod uwagę z niewielkiemi jedynie zmianami.



Uwaga! — Świeży, pachnący chleb będzie dziś na śniadanie...

Trzeba było jednakże przejść do wykonania projektu i pewną operacją finansową usprawiedliwić pobieranie wystarczających opłat. Port Cherbourg jest dotychczas uważany — mimo że na liście portów francuskich znajduje się na drugiem miejscu zaraz po Marsylji w dziedzinie tonnażu pojemności — za port o interesie lokalnym. Otrzymuje on od Skarbu zaledwie nieznaczną pomoc. Przedewszystkiem chodziło jednak wówczas o stworzenie instalacyj niezbędnych dla przejazdu pasażerów, t. j. ściśle mówiąc, odpowiedniej stacji morskiej. Państwo nie miało w tem dopomóc.

Dnia 22-go listopada 1922-go roku wydany został jednak dekret i prace nad portem Cherbourg'a weszły w życie.

Mając narazie na widoku jedynie handel transatlantycki i sądząc, że będzie się on odbywał według ustalonych norm, na przystani, przewidziano narazie instalacje na mniejszą skalę. Potem dopiero, gdy prace już się rozpoczęły, na wniosek jednego z naczelnych reprezentantów towarzystw żeglugi, rozszerzono plan budowy.

Szczegółowy opis tych prac nie mieści się w ramach niniejszego artykułu. Zostały one w pierwszym rzędzie przeprowadzone przez Przedsiębiorstwo Hersent, potem przez Przedsiębiorstwo Christiani et Nielsen, według planów i pod dyrekcją naczelnego inżyniera p. Lecocq oraz inżyniera Dróg i Mostów p. Chalos, po którym nastąpił inżynier Fleury.

Dworzec morski jest dziełem architekta, p. Levasseur'a, przy współpracy inżyniera Chalos.

Pogłębienia dokonywa Stowarzyszenie Przedsiębiorcze Robót Publicznych Zachodu.

Należy przypuszczać, że pierwszy urząd zostanie oddany do dyspozycji żeglugi trans atlantyckiej około miesiąca czerwca 1932-go roku. Całość budynków i instalacyj zostanie wykończona w początkach 1933-go roku.

Plany zakrojone na ogromną skalę prowadzą do wszelkich udogodnień w zakresie wyładowywania, magazynowania i wysyłki towarów. Uwzględnione są również instalacje niezbędne dla reparacji statków.

Plan Minard'a stanowi bez wątpienia olbrzymią transzę programu, który czeka na dalszy rozwój, Przyszłość nam go pokaże. W każdym razie ogólne zarysy programu nie będą naruszone. Prace nad rozszerzeniem portu będą mogły być prowadzone bez najmniejszej przeszkody dla handlu. Głębokość uzyskana obecnie, będzie utrzymywać się sama przez się, bez potrzeby prac regulacyjnych, gdyż przywilejem przystani jest brak wszelkiego ruchu w głębiach.

Inicjatorowie i współpracownicy wielkiego dzieła mogą śmiało patrzeć w oczy następnym pokoleniom. Trzeba jednakże, aby Państwo oceniwszy doniosłość tej nowej placówki handlowej, przyszło z pomocą szczęśliwym poczynaniom.

— „Niema wcale sprzeczności — pisał przed wojną p. Henri Chardon — w żądaniu zniesienia opłat w portach i proteście przeciw niemu floty. Porty są tak, jak drogi: rzeczą należącą do wszystkich; dostępem całego kraju do morza; w dobrodziejstwach, które porty wyświadczają społeczeństwu, należy szukać odszkodowania za poniesione wydatki, lecz nigdy w zwiększonych opłatach celnych. Opłaty zbyt wygórowane skierują okręty do portów zagranicznych i zmniejszą użyteczność portów francuskich. Należy czuwać nad tem, aby opłaty były niewielkie, i zmniejszać je na stałe lub chwilowo, jeśli zajdzie tego potrzeba".

Jak dotąd, opłaty handlowe Cherbourg'a były podniesione do maksimum, gdyż udział Skarbu Państwa w pracach portu narazie nieproduktywnego był niewystarczający. Opłaty te w żadnym razie nie mogłyby być podniesione; należałoby je jedy-

nie obniżyć. Jednakże wskutek reformy prawnej z 28-go marca 1928-go roku Państwo pobiera rocznie z Cherbourg'a wielką sumę do 6,000,000 franków. Możnaby uczynić zarzut Izbie Handlowej Cherbourg'skiej ,czemu nie popiera prośby, która już została podana, o system autonomiczny, pozwalający na pobieranie powyższej sumy na własną korzyść. Bez wątpienia jest to słusznem, ale cóż poradzić, jeśli administracja Robót Publicznych mało się troszczy o wznowienie systemu, któryby miał raczej nominalną autonomję ?Czemu zresztą ocena wartości portu, jeśli ma już być pod kątem widzenia fiskalnym przeprowadzana, tak dalece odbiega od oceny rzeczywistej wartości? Państwo powinno ją przeprowadzić ze względu na interes ogólny. Specjalnie co się tyczy sieci komunikacyjnej Państwa, słusznie powiedział p. Dautry, że Cherbourg jest jej „klejnotem".

— ..Nikt bardziej, aniżeli ja — oświadczył p. Tardieu — nie jest zdolny ocenić świetnej działalności Cherbourg'a prowadzonej na własną rękę dzięki dochodom z jego portu".

Leży w interesie narodowym Francji, aby te dochody nie chybiały swego przeznaczenia.

z francuskiego tłumaczył
Tadeusz Ros.



KRONIKA

Anglja

Budujący się w stoczni Chatham Dockyard, 1.4000 tonowy parowiec ropowy „H.M.S. Challenger", zapotrzebowany przez Admiralicję Brytyjską, dla poszukiwań naukowych na morzu Arktycznem, będzie musiał narazie zrezygnować z zaszczytnej misji, gdyż, jak donoszą z Fletwood — statek zajmie się połowem ryb. Na zmianę postanowienia Admiralicji wpłynęły względy ekonomiczne. Prawdopodobnie „Challenger", którego zasięg żeglugowy wynosi 10.0000 mil morskich bez potrzeby uzupełniania paliwa, pełnić będzie funkcję transportowca rybackiego lub inną służbę pomocniczą w marynarce handlowej.

Brazylja

Kapitan jednego z parowców brytyjskich, zawiadomił brazylijskie władze o odkryciu przez swój parowiec 2 wysepek położonych w pobliżu wybrzeży Piotra i Pawła wyspy Sao Paulo.

Jedna z wysepek leży pod 0o 59 szerokości i 27 o 20 długości zachodniej; druga wysepka znajduje się pod 0o 59 szerokości północnej i 26 o 40 długości zachodniej.

Kapitan parowca angielskiego określa wysepki, jako bardzo niebezpieczne dla żeglugi.

Danja

Duńskie koleje państwowe uruchomiły niedawno nowy, wielki prom motorowy przyśpieszający i uzupełniający komunikację kolejową między Kopenhagą przez Frederica, a Hamburgiem. Nowy prom jest znacznie większy od kursującego jeszcze doniedawna, starego promu parowego.

Pozatem w stoczni Helsingor kończą budowę drugiego, tak samo nowoczesnego promu motorowego.

W związku z projektowanym nowym mostem kolejowym przez Mały Bełt, promy skrócą znacznie podróż z Kopenhagi do Hamburga.

Grecja

Na zasadzie nowej ustawy o rejestracji statków handlowych, w roku 1932, wycofane zostaną z użycia wszystkie statki handlowe, których wiek służby przekroczył w roku 1932 lat 60; w roku 1933 wycofane będą statki handlowe, liczące sobie ponad lat 55; w roku 1934 — ponad 53 lata, a w roku 1935 wszystkie te, które przekroczą do tej pory lat 50.

Właściciele okrętów budowanych w Grecji otrzymują subwencje od Skarbu.

Poczynając od dnia 1 stycznia 1932 roku żaden handlowy statek morski liczący sobie poniżej 300 ton pojemności, powyżej 35 lat, wieku, nie będzie dopuszczony do rejestracji. Taksamo nie otrzymają świadeectw rejestracyjnych statki handlowe o pojemności wyżej, jak 300 ton i starsze ‚nad lat 20. Właściciele okrętów, które wskutek niedopuszczenia do rejestracji, pozbawione będą prawa żeglugi na wielkich wodach i wycofane zostaną z ruchu — otrzymają stosowne odszkodowanie.

Italja

Państwo italskie, a jak zaczęli od niedawna nazywać je faszyści, Imperjum Rzymskie, ujawnia poważną troskę o rozwój swej potęgi morskiej.

Na samą tylko rozbudowę kilku portów kolonjalnych przeznaczono w planie finansowym na najbliższe 3-lecie 100.000.000. lirów. Z pieniędzy tych w Massaua wybudowany zostanie dok pływający, kosztem 13.500.000 lirów w Trypolisie, Bengazi i Massaua zbudowane zostaną specjalne stacje benzynowo-naftowe dla bunkrów; ponadto w Bengazi wybudowane zostanie nowe molo, które kosztować ma 56 miljonów lirów. Budowa tego molo rozpocznie się w roku przyszłym — 1932 i trwać będzie 3 lata.

Japonja

W Tokjo założono pierwszą, na wzór angielskiego Lloyda morskiego — Agenturę morską pod nazwą japońską:

„Teikoku Kenkyu Kyoai". Metody pracy „Teikoku" wzorowane będą całkowicie na analogicznej instytucji brytyjskiej.

Lloyd japoński będzie właśnie przedsiębiorstwem państwowem, pozostającem pod bezpośrednią kontrolą japońskiego ministerjum komunikacji.

Kapitał zakładowy przedsiębiorstwa wynosi ćwierć miljona jenów.

Jugosławia

W Belgradzie zarejestrowano niedawno nowe towarzystwo akcyjne budowy i naprawy okrętów. Kapitał zakładowy towarzystwa wynosi 6.000.000 dynarów.

Głównym akcjonarjuszem nowej spółki są stocznie francuskie Chantiers de la Loire.

Spółka wykupiła warsztaty reparacyjne i doki należące dawniej do Stoczni Marjana w porcie splickim.

*
* *

W Suszaku odbyła się konferencja jugosłowiańskich władz portowych, reprezentujących porty: w Suszaku, Martinczycy i Bakarze. W wyniku narad postanowiono przyjąć jeden system portowy i połączyć działalność portów w znaczeniu ujednostajnienia, uporządkowania, usprawnienia i racjonalizacji ruchu transportowego, idącego przez te porty.

Warto przypomnieć przy tej sposobności, że porty w Suszaku, Splicie i w Dubrowniku, są głównemi portami trzech grup, a mianowicie: górno-adrjatyckiej, środkowej i dolnej. Głównym portem części górnej jest Suszak, środkowej Split i Sebenico, w dolnej zaś — Dubrownik i Potor

Niemcy

W niemieckim przemyśle połowu ryb na wielkich wodach, nastąpiła niedawno poważna zmiana.

Koncern przemysłu rybnego p. f. „Nordsee", przeniósł swą siedzibę z Cuxhaven do Wesermünde, t. j. z ujścia Elby do ujścia sąsiedniej Wesery.

Koncern zawarł kontrakt z zarządem portu Wesermünde — Bremenhaven i spodziewa się, że w skład jego wejdą korporacje pruskie i bremeńskie.

Norwegja

Rząd sowiecki zamówił w stoczni norweskiej „Kaldnaes Verksted" budowę trzech okrętów do połowu wielorybów na wodach północnych.

Każdy z zamówionych przez Sowiety okrętów będzie miał 125 stóp długości i maszynę turbinową o mocy 800 koni. Sowiety zapłacą za te statki około 1.200.000 koron duńskich w ciągu roku 1932. Z tytułu tego zamówienia, rząd norweski udzielił stoczni tej gwarancji na spłacalność zobowiązań sowieckich w wysokości 75%.

Stany Zjednoczone

Źle się dzieje od dłuższego czasu w wielkiem towarzystwie okrętowem „White Star Line". Kryzys gospodarczy, a w szczególności ostry kryzys w przemyśle transportowym stawia Towarzystwo w położeniu trudnem, wymagającem przedsięwzięcia kroków radykalnych, niezbędnych dla utrzymana równowagi budżetowej przedsiębiorstwa, wyłączającej w tej chwili wszelkie rozmowy na temat rentowności instytucji.

O złym stanie finansowym „White Star Line" daje wymowne świadectwo składanie mandatów dyrektorskich przez członków zarządu.

W ciągu ubiegłego roku budżetowego, podali się do dymisji: książę Abercorn, lord Kylsant i znany w Anglji przemysłowiec transportowy p. Hitschell,

Rezygnacje z foteli dyrektorskich przybrały poprostu charakter ucieczki masowej, gdyż w miesiącu ubiegłym na dorocznem zebraniu zarząd podał się do dymisji z p. Walterem Runciman prezesem zarządu.

Składając swój mandat p. Runciman wygłosił przemówienie, w którym maluje w czarnych kolorach stan finansowy Towarzystwa. Ustępujący prezes oświadczył krótko, że dalsza egzystencja tego wielkiego przedsiębiorstwa zależna jest od natychmiastoweego podjęcia kroków bardzo radykalnych. Straty handlowe są bowiem już dziś tak wielkie, że przedsiębiorstwo nie może sobie pozwolić na dalszą deficytowość bez poważnych obaw bankructwa.

Wobec niezmiernie trudnego położenia, w którem znalazła się „White Star Line", prezes Runciman zrzekł się pensji i tantjem dyrektorskich. Jednak i ta ofiara ze strony kierownika przedsiębiorstwa, nie uratowała zapewne sytuacji, gdyż p. Runciman prosił ponownie o przysłanie następcy na jego stanowisko, oraz wybranie specjalnej komisji, która ma opracować plan bardzo oszczędnościowej gospodarki. Ale na kłopotliwe w tych czasach stanowisko dyrektora deficytowej linji okrętowej, nie znalazł się kandydat, wobec czego uproszono p. Runcimana aby pozostał.

Podający tę wiadomość „The Evening Standard" wnioskuje stąd, że kryzys w przemyśle okrętowym zaostrza się i sprowadzi zapewne ruinę niejednego mniejszego przedsiębiorstwa transportoweego.

* * *

Znane duńskie towarzystwo okrętowe „Det — Ost Asiatik Kompaniet", powiększyło swą flotę o nowy statek motorowy „Europa" o pojemnośc; 10.225 ton rejestrowych brutto. „Europa" zbudowana była w Kopenhadze.

Statek utrzymywać będzie stałą komunikację między Danją a Pacyfikiem, „Europa" ma motory ropowe o sile 7.000 koni.

* * *

Nowy komisarz doków nowojorskich p. John Mac Kenzie zapowiada wielką rozbudowę portu nowojorskiego w ciągu 10-lecia, która — w myśl planu rozbudowy — zakończyć się ma w roku 1940.

W ciągu następnych kilku lat, poczynając od roku 1932 port nowojorski otrzyma w części między Rzeką Północną a Ulicą 54 — 5 nowych molo, których budowa kosztować będzie 25.000.000. W tej sekcji portu nowojorskiego zainstalowane będą urządzenia specjalne do mechanicznego załadowania i przyjęcia nowych kolosów oceanicznych: angielskich, francuskich, italskich i niemieckich.

* * *

Wedle statystyki urzędowej za okres od roku 1922 do r. 1930 włącznie, flota handlowa Stanów Zjednoczonych przewoziła przeciętnie rocznie 34% wartości, a 41% pod względem ilościowym całego handlu zamorskiego Stanów Zjednoczonych.

Wedle tej samej statystyki, w ciągu tego samego okresu ośmioletniego, stocznie całego świata wybudowały 2.067 okrętów o pojemności ogólnej 13.000.000 ton; z liczby tej na wielką Brytanję przypada: 1,347 okrętów o pojemności 8.387.000 tonn; na Niemcy: 281 okrętów o pojemności około 2.000.000 tonn; na Stany Zjednoczone stosunkowo bardzo niewiele, bo tylko 62 okręty o pojemności 600.000 tonn.

* * *

Amerykańska państwowa linja okrętowa p. n. „The United States Lines" zamierza przeprowadzić drugą w tym roku redukcję pensji swych pracowników o dalsze 10%. Pierwszą redukcję w wysokości 10% przeprowadzono od dnia 16 maja roku 1931. zarówno tamta, jak i projektowana redukcja, dotyczy osób zarabiających powyżej 150 dolarów miesięcznie.

Venezuela

Rząd Republiki wstawił do budżetu na rok 1932/33 stosunkowo znaczne sumy na rozbudowę portu w La Guaira, na budowę urządzeń nowoczesnych w porcie Turiamo, położonym o 30 klm. od Puerto Cabello i wreszcie na budowę nowej kolei elektrycznej z zatoki Turiamo do Maracay.

JAN SOKOLICZ WROCZYŃSKI

WIECZNE OD

Szereg lat upłynął od chwili, kiedy Piotr Molenda zarzucił rybactwo. Stało się to na długo przed wojną, po owej straszliwej burzy, jaka przez trzy dni szalała na morzu, a potem fala wyrzuciła na brzeg szczątki potrzaskanych łodzi, wśród których Molenda poznał swoją.

Ciężki smutek padł wtedy na Oksywie. Nie było ani jednej chaty, z której morze nie zabrałoby kogoś. Płakano i rozpaczano, a w przerwach między jednym a drugim paroksyzmem bólu, czekano. Bo jeszcze gdzieś, na dnie do cna umęczonego serca błyskała nikłym płomykiem iskierka nadziei, że może rozbitków przygarnął jakiś okręt, albo fala wyniosła, gdzieś dalej na wybrzeże.

Wieść o nieszczęściu obiegła, niczem błyskawica, całą zatokę, od Helu, aż po Gdańsk, zahaczyła o Królewiec. Codziennie, od Oksywia odbijała łódź i prując spokojne morze, docierała do Gdańska, by tam zasięgnąć języka. Czekano na wieść, która znikąd nie przychodziła. Nie przyniósł jej żaden statek szwedzki, czy duński, napróżno powtarzano nazwiska zaginionych. Aż wreszcie przestano czekać, a nieszczęsne matki i wdowy powoli rozplatały załamane rozpaczą ręce i imały się twardej, koniecznej pracy. Po dawnemu wypływały czółna na połów, a małe ledwie od ziemi odrosłe chłopaki rwały się do wioseł i żagli. Wiadomo, rybacka krew. Od dziada i pradziada morze zabierało swoje ofiary.

Jeden tylko Molenda, w powszechnej rozpaczy, łzy jednej nie uronił, aczkolwiek on morzu najhojniej zapłacił. Sztorm bowiem zabrał mu czwartego i ostatniego syna, a Piotr, niczem palec, został się samotny na świecie, nie wiadomo po co i na co. Ostatniego i najukochańszego, którego sam wyniańczył i wykarmił flaszką, bo matka, po wielkich bólach, wydawszy chłopaka, sama zamknęła oczy.

Powiedzieć można, że mały Pietrek wychował się na morzu. Molenda bowiem, na każdy połów, na każdy wyjazd, brał niemowlę, zakutane w barani kożuch do łodzi. Nie miał go zresztą przy kim zostawić w chałupie. Najstarszy syn, służył już na handlowym statku i zaglądał do domu na kilka dni, między jednym raidem a drugim, dwaj młodzi, od rana do nocy bąki zbijali po wybrzeżu i rwali się do jazdy. Dzieciaka przy takich zostawić nie sposób. Więc zabierał Molenda Pietrka ze sobą i przepadali na długie godziny, a nieraz i dnie całe.

Jak chłopcy podrośli, nie w smak im było ciche rybackie życie przy boku ojca i też powędrowali w świat, zmamieni opowiadaniami najstarszego brata, którego widywali rzadko, z kieszeniami pełnemi pieniędzy, przywożącego różne upominki z dalekich krajów. Nasłuchali się też opowiadań, o zamorskich cudownościach, o wielkich portach, przy których Gdańsk wyglądał, jak mała muszla, o równikowych spiekotach i kolorowych dziewczętach. Najwięcej imponowało im, że brat klął wszystkiemi językami świata, a w rozmowę często, gęsto wplatał niezrozumiałe słowa, które wydawały im się bardzo piękne.

A kiedy doszli do swego wieku i Molenda zapowiedział, że mają po ojcu objąć rybacki zawód i całe życie spędzić w zatoce, zmówili się ze sobą i pewnej nocy uciekli. Słuch o nich zaginął, choć stary rybak nieraz tu i owdzie się rozpytywał. Aż wreszcie po kilku latach, Molenda dostał wezwanie od przedstawicielstwa angielskiego towarzystwa okrętowego w Gdańsku, gdzie wydano mu zaświadczenie i wypłacono niewielkie odszkodowanie za synów, którzy wraz z całym statkiem zatonęli gdzieś w okolicach Australji.

Ledwie opłakał chłopców, gdy przyszła wiadomość o śmierci najstarszego syna, który zmarł na żółtą febrę w hamburskim szpitalu. Molendzie pozostał tylko Pietrek. Na nim też skupił całą swoją miłość i jemu też postanowił przekazać zawód, jaki w rodzie Molendów, od wieków, z ojca przechodził na syna. Zastąpił dziecku najtroskliwszą matkę, nie opuszczał ani na krok i wszędzie, zawsze widywano ich razem. Wprawdzie sąsiadki, niejednokrotnie próbowały, choćby ze względu na malca, swatać Molendę, ale ten, na wszystkie namowy i propozycje odpowiadał tylko wzruszeniem ramion i pogardliwem splunięciem przez zęby.

A chłopak, aczkolwiek kobiecej ręki pozbawiony rósł na schwal, silny, pojętny i zuchwały. Rwał się do morza i czekał ino chwili, aby wraz z ojcem wypłynąć na połów. Nieraz chwyciła ich burza, nieraz resztkami sił dopadali brzegu, cichaczem wyrywając się z przepastnych gardzieli rozwścieczonych fal, nieraz przerzucani z grzbietu na grzbiet, polecali dusze swoje Bogu.

Kiedy miał lat szesnaście, zasłynął na całem wybrzeżu, jako najlepszy i najodważniejszy rybak. Nikt, tak jak on, nie umiał zarzucić i ściągnąć sieci, nikt tak daleko nie zapuszczał się na pełne morze w kruchej łupinie łódki. Pierwszy też był do zabawy i dziewcząt, które za tym smukłym, jasnowłosym i opalonym na bronz chłopakiem leciały, niczem ćmy w ogień. A stary Molenda, patrząc na syna, lub słuchając sąsiedzkich zachwytów, pykał milcząco fajkę i nieznacznie uśmiechał się kątami wygolonych warg.

W chacie też panował porządek i dostatek, a w malowanej skrzyni, ustawionej między oknami, pod rzędem świętych obrazów, leżała spora paczka banknotów, zawinięta w płócienną szmatkę. Obaj bowiem mieli szczęśliwą rękę i z każdgo połowu z pełną wracali łodzią, nie wydając lekkomyślnie zapracowanego grosza i nie mając wielkiego pociągu do karczmy.

Stary Molenda, coraz częściej doglądał niewielkiego gospodarstwa, utrzymywał w porządku rybacki sprzęt i warzył strawę, a młody, zupełnie już samodzielnie wyruszał na połowy. Tak też było i ostatnio. Jak zawsze, wesół, roześmiany odbił od brzegu wraz z kilkoma innymi łodziami, w jesienny, lecz pogodny ranek i więcej nie wrócił.

Nikt nie widział łez Molendy. Zamknął się tylko jeszcze bardziej w sobie, zaniemówił prawie do reszty, choć nigdy rozmowny nie był zszarzał, niczem popiół, na twarzy. I nie wychodzi poza obejście swej chaty. Niewidziano go w największe nawet święta w kościele, nie przestąpił progu karczmy. A kiedy dziwiono się, a nawet gorszono ostentacyjnym brakiem pobożności, odpowiadał krótko i lapidarnie:

— Bóg jest wszendy... i wszendy modlić się można...

Nie widziano też, aby Molenda myślał o nowej łodzi. Minęła zima, nadeszła wiosna, a potem lato, a rybak całe dnie spędzał przed chatą, siedząc na małym pniaku i wpatrując się w morze. Tkwił nieruchomo, podobny do grubej rzeźby wyciosanej

POCZYWANIE

NOWELA

z szarego kamienia. Tylko lekki obłoczek dymu, wydobywający się z fajki, rozwiewał złudzenie. Około południa, podnosił się ciężko, wchodził do chaty i przyrządzał sobie posiłek. A potem, powracał na dawne miejsce i siedział już do wieczora, a nieraz do późnej nocy.

Pewnego dnia przybiła do brzegu łódź i dwaj rybacy z Gdańska skierowali się do obejścia Molendy. Po krótkiej rozmowie we wnętrzu chaty, ukazali się zgięci ciężarem sieci, które Piotr pomógł załadować im do łodzi. Pożegnawszy się krótkim twardym uściskiem ręki, odpłynęli.

— Co to? przedaliście sieci?... zapytał jeden z ciekawszych sąsiadów.

— Jo... mruknął niechętnie.

— Może rychtujecie?... indagował dalej.

— Nnie... jo, już tam... zrobił nieokreślony ruch dłonią w kierunku morza — niechta inni...

Tyle tylko dowiedzieli się od Molendy.

I milczący, zamknięty w sobie, żył koło swej chaty. Z latami zaczął naprawiać sieci, strugać wiosła, sporządzać olowianki, zarabiając w ten sposób na życie. Potrzebował zresztą niewiele. Na szczyptę soli, paczkę tytoniu, lub wiązkę ryb. Wiosną, na piaszczystym wydmuchu, sadził kilka grządek kartofli i żył byle czem. Zsechł tylko jeszcze bardziej, zszarzał na twarzy i pochylił się. W końcu ludzie zapomnieli o nim i zaglądali tylko wtedy do chaty, gdy ich przywiodła rybacka potrzeba.

Tylko na jesieni, gdy zrywały się burze i nawałnice, a morze waląc kłębami spienionych fal, szarpało się i wyło, jak rozwścieczony zwierz, Molenda stawał się niespokojny. Nie bacząc na rózgi ulewnego deszczu, które cięły twarz i ciało, niczem pręty rozpalonego żelaza, mocując się z wichurą, podbijającą nogi, wybiegał na sam brzeg i opryskiwany huczącą falą, wpatrywał się w szalejący żywioł. Wiatr wydzierał z pod czapki kosmyki siwiejących włosów, deszcz zalewał oczy i rozpętańczą jakąś furją policzkował siną z zimna twarz. Molenda wrywszy się szeroko rozstawionemi nogami w mokry piach tkwił upiorny, niesamowity. Czasami podnosił ku niebu zaciśnięte pięści, grożąc niewiadomo komu — Bogu, czy morzu, a z ust zrywały się jakieś słowa i okrzyki, tonące w jazgocie i skowycie burzy.

Jeśli ktokolwiek, wypadkowo przechodził wybrzeżem, żegnał się zabobonnie, ujrzawszy skamieniałą sylwetę. Strach szedł po chatach i nieraz przy wiązaniu sieci, szeptano sobie, że Molendzie, coś się w głowie popsuło. Lecz, gdy uspokoiło się morze, uspakajał się i stary rybak, w milczeniu powracając do swoich codziennych zajęć.

A morze tymczasem, rok rocznie zabierało swoje ofiary.

Umierali starzy, rodzili się nowi, tu i owdzie ubywał ktoś z chaty, pochłonięty przez stalowosine odmęty. Lecz taka już dola rybacka. Opłakiwano, rozpaczano, a potem zapominano i twarde, ciężkie życie, szło swoją niezmienną, utartą drogą. Przybywało mogił na maleńkim, na wzgórzu położonym cmentarzu, a miejsce zmarłych zajmowali żywi.

W Koleinie codziennych trosk i wydarzeń, zapominano o synach Molendy. Ktoby zaś o tem pamiętał?... Chyba ci najstarsi, bo gdyby inna wola boska była, Molenda jużby się podrosłych wnuków dochował. Dziewczęta, które za młodym Pierkiem oczy wypatrywały, już o zamężciu własnych córek myślały.

To też wielkie zdziwienie zapanowało w wiosce, gdy Molenda, niemal już do cna życiem sterany, po kilkudniowej nieobecności w domu, pewnej jesieni, nie od wybrzeża, lecz morzem, w towarzystwie jakiegoś rybaka, na dużej łodzi powrócił.

Przymocowawszy ją do pala w pobliżu chaty, odpowiadając skinieniem głowy na powitania, wszedł z nieznajomym do wnętrza i nie pokazał się już tego dnia. Nazajutrz, mężczyzna, odszedł w głąb wybrzeża.

Co ciekawsi, pod różnymi pozorami, zachodzili do Molendy, chcąc wywiedzieć się, czyja to łódź. Lecz rybak skąpy był w odpowiedziach. Zbywał natrętów półsłówkami, a w końcu zupełnie przestał odpowiadać.

Krzątał się tylko po całych dniach koło łodzi, oglądając ją starannie, probując steru i zakładając nowe liny przy żaglu. Wreszcie wyciągnął ją daleko na brzeg, zdjął maszt i po dawnemu zamknął się w chacie, z rzadka przyjmując odwiedziny i po dawnemu skąpiąc słów.

Że jednak szła jesień coraz burzliwsza i cała wioska przygotowywała się do zimowego wypoczynku, przestano się interesować i łodzią Molendy. Ten i ów, przebąkiwał, że stary Piotr, zapewne z wiosną wyruszy na połów, lecz doświadczeńsi rybacy, wzruszali ramionami, przypuszczając raczej iż Molenda wziął łódź na przechowanie, boć sam już za stary i bez pomocnika nie uradzi.

Jeszcze większe zdziwienie ogarnęło wszystkich, kiedy w dzień Wszystkich Świętych Molenda w nowym kabacie, śnieżnobiałej koszuli, gładko ogolony zjawił się na sumie w kościele i nie patrząc na nikogo, ukląkł niedaleko wejścia, modląc się żarliwie i pokornie bijąc w zapadnięte piersi. Zdziwił się i proboszcz, wyszedłszy na kazalnicę, boć pierwszy raz ujrzał rybaka na nabożeństwie. Mówiąc o miłosierdziu boskiem i o życiu wiecznystem, coraz spoglądał w stronę Molendy, jakby specjalnie do niego słowa swoje kierował. Lecz Piotr, zapatrzony w postać Chrystusa na głównym ołtarzu, bezszelestnie poruszał wargami, zatopiony w żarliwej modlitwie. Skończyło się kazanie i suma, ludzie zaczęli się rozchodzić, a Molenda klęczał w pustoszejącym kościele, zasnutym słodkawą mgłą kadzielnych dymów. Wreszcie powstał powoli i wyjąwszy garść srebrnych monet, wsypał je do skarbonki i przeżegnawszy się szeroko, wyszedł.

Wracając do swojej chaty, stanął nad morzem, obojętny na powitania, niewidząc ukłonów i przyjaznych uśmiechów. Utkwił stalowe oczy w spienione grzbiety niespokojnych fal, nie przeciętych, jak okiem sięgnąć, żadnym kominem, ani pioropuszem dymu. Raz i drugi ogarnął spojrzeniem kłębowisko szarych, ciężkich chmur, zlewających się się z wodą, wsłuchując się w coraz groźniejszy ryk zbliżającej się burzy. Po bardzo długiej chwili zawrócił i powlókł się ciężko do domu.

Zapadł wczesny, jesienny zmierzch. Wybrzeże opustoszało, rozbłyskując nikłemi plamkami oświetlonych okienek. Od morza dął coraz silniejszy wiatr, goniąc przed sobą głuchy, rytmiczny łoskot fal. Wreszcie zaczął mrzyć drobny, przenikliwy deszcz.

Na progu ukazał się Molenda. Wyschniętą dłonią przesłonił oczy, starając się przebić nieprze-

nikniona ćmę. Cofnął się po chwili do chaty i wyszedł z zapaloną latarnią, troskliwie osłaniając ją połą kabata. Stawiając szeroko nogi, poszedł ku miejscu, gdzie leżała łódź i zaczął ją spychać ku brzegowi, chołostany wichurą i deszczem.

Naraz poczuł pierwszy bryzg. Przy chybączącem świetle latarni, odszukał pal i przymocował łódź, podbijaną już przez fale. Zawrócił do szopy wlokąc wiosła i maszt, w połowie którego zwielkim trudem umieścił latarnię. Kilka razy odpoczywał, grzbietem mokrej ręki, ocierał spocone czoło, bacznie spoglądając na morze, nietyle wzrokiem ile raczej słuchem wyczuwając, co się na niem dzieje. Na dnie lodzi ułożył starannie zielony wieniec, spleciony z jedliny i papierowych kwiatów.

Deszcz tymczasem przestał padać, wiatr osłabł i zwolna wygładzały się fale. Gdzieś, daleko, na końcu widnokręgu chmury straciły szaro-rdzawy koloryt i jęły przeświecać mleczno-białą poświatą. Z trudem przedarł się przez nie nikły rąbek księżyca, rzucając srebrną nitkę na dygocącą glebę fal.

Molenda zapalił fajkę i przysiadł na brzegu łodzi, zatonąwszy w głębokiej zadumie. Jakaś tajemnicza dłoń odgarnęła z jego mózgu zasłonę lat i dzień za dniem przesuwać poczęło się życie. Jeden obrazek za drugim, szary, ubogi, podobny do siebie, lecz jakżesz drogi i znany. Po kolei, równo, równiutko, rok za rokiem...

Zjawiły się jasne oczy żony i pierwsze połowy, kiedy młody i silny przerzucał łódź z fali na falę—śmiejąc się beztrosko i radośnie. Oplatały szyję ciepłe rączyny chłopaków, w uszach dźwięczało ich gaworzenie — jawiła się złocista główka Pietrka... Jeden za drugim, aż do ostatniego, kiedy to fala wyrzuciła potrzaskane szczątki łodzi...

A potem przyszły dnie samotne, długie, pełne bolesnej ciszy i wspominków... Ocknął się Molenda wreszcie z zadumy, schował wygasłą fajkę do kieszeni i założywszy wiosła, odczepił łódź. Silnym, niemal młodzieńczym ruchem zepchnął ją na fale i wskoczył do środka, pewną ręką chwytając wiosła.

Łódź, jak uwolniony ptak, poderwała się lekko i poddała pierwszej fali, która silnem szarpnięciem odrzuciła ją w tył.

Rybak, pełną piersią zaczerpnął powietrza i jął wiosłować. Już po pierwszych uderzeniach wioseł fala poznała wprawną rękę i pokornie niosła łódź i przerzucała coraz dalej, aż na pełne morze, czasami tylko, jakby ze złością uderzając o burtę, jakby chcąc przetrącić wiosło.

Lecz Molenda wyczuł zdradzieckie podstępy i udaremnił je czujnością ruchów. Wiosłował pewnie i mocno, zrzuciwszy z pleców dziesiątki lat. W bladem świetle księżyca zatarł się czarny pas wybrzeża, gasły światła gdańskiego portu, a łódź mknęła przed siebie.

Wreszcie Molenda złożył wiosła. Ukląkłszy na dnie łodzi, zdarł z głowy czapkę i ująwszy ostrożnie wieniec, rzucił go na fale. Przychyliwszy się przez burtę wpił oczy w ciemną, bezdemną toń, jakby chcąc przejrzeć ją na wylot, zobaczyć gdzieś tam, w głębinie, ukochaną twarz...

Z warg spływały słowa modlitwy, czy też prośby...

— Wieczne odpoczywanie...

Modlił się żarliwie i długo. Klęczał w łodzi wyprostowany, z głową podniesioną ku niebu, przeplatając słowa pacierzy, ukochanem imieniem.

Nagle, powiał silniejszy wiatr, fala stawała się coraz silniejsza. Raz i drugi uderzyła o łódź, niemal jej nie wywracając, szarpiąc na wszystkie strony i przerzucając, jak łupinę orzecha.

Lecz Molenda nie uważał na nic. Szeroko otwartemi oczami, wpatrywał się w białe pióropusze pian, na których gasły ostatnie łuski księżycowego światła. Bo oto, gdzieś tam daleko, jakby z mgieł utkana, zaczęła wyłaniać się dobrze znana i droga postać. Zapatrzony w świetlaną zjawę, szeptał rozdygotanemi wargami:

— Wieczne odpoczywanie... Pietruś... dzie...

Nie skończył.

Gwałtowna, wysoka fala, uderzyła nagle o łódź i zakryła ją ze wściekłym porykiem...

(KONIEC)

AKADEMICKI KOMITET FLOTY NARODOWEJ

Koleżanki i Koledzy!

W końcu ubiegłego roku akademickiego zawiązał się pod hasłem propagandy morza i jego spraw Komitet pod nazwą:

Akademicki Komitet Floty Narodowej

Koledzy, jak wielkie znaczenie gospodarcze i polityczne dla rozbudowy kraju ma **Polskie Morze** wszyscy wiemy, łączmy się zatem wszyscy pod hasłem **„Niema Polski bez Morza“** w Akademickim Komitecie Floty Narodowej. Nie zwlekajcie ani chwili i zapisujcie się na członków.

W dniu 7 listopada r.b. rozpoczyna się wielki **„Tydzień“** propagandy morza.

Społeczeństwo powinno się dowiedzieć, że akademicy polscy rozumieją znaczenie floty narodowej i wszystkiemi siłami będą dążyć do jej rozwoju.

Wyrazem tego nich będzie udział wszystkich bez wyjątku akademików w wielkim pochodzie manifestacyjnym, który w dniu 7 listopada r.b. o godzinie 18-ej wyruszy z przed gmachu politechniki.

Akademicy! — więc **7** listopada o godzinie **18**-ej wszyscy spotykamy się na placu przed politechniką.

Na wypadek deszczu w niedzielę o godz. 11 rano.

Wszelkie informacje oraz zapisy na Członków — w Stołecznym Komitecie Floty Narodowej, w Ratuszu, od godz. 9-ej do 14-ej oraz w lokalach Bratnich Pomocy.

(—) Zarząd

O. R. P. „WICHER" W PORCIE I NA MORZU

Nie często zapewne zdarza się cywilowi okazja wypłynięcia statkiem wojennym na pełne morze i przekonania się naocznie do czego taki statek służy. Bo jakiż to komandor czy admirał przyjmie na pokład lądowego szczura? Poco?

Aby odbył sportową wycieczkę? Naco piąte koło u wozu, który w tej chwili właśnie ma toczyć się z popisową sprawnością?

To też ten i ów cywil — a tych jest dziś śród naszeego społeczeństwa miljon — przechadza się po nabrzeżu portu wojennego w Gdyni i spoziera zaciekawionym wzrokiem na spoczywające na wodzie stalowe rekiny.

Właściwie trzy mamy ich zaledwie — kontrtorpedowiec „Wicher" i dwie łodzie podwodne: „Wilk" i „Ryś". Ale i ta flotyla wojenna, pomijając dwie kanonierki i pięć kontrtorpedowców starego systemu oraz pancernik „Bałtyk", służący jedynie za szkołę wojenną, wzbudza w widzach już niemilknące zainteresowanie.

— Patrz — no! Ten „Wicher" ma cztery armaty...

— Ale!... Podobno więcej, bo i tu we środku jest jeszcze coś. Widzisz te rury w pokrowcach — to chyba też będą armaty?...

— Skądże znów armaty! — oburza się nielepszy znawca od pierwszego — Na własny pokład będą strzelać? Widzisz przecie jak te rury leżą? To pewnie będą pompy do wyciągania wody w razie niebezpieczeństwa...

Niedowierzanie i niepewność. Kto ze szczurów lądowych zorjentowałby się w przystosowaniu tych wszystkich tarcz, luf, trybów i t. p., rozmieszczonych na obitym mosiężną blachą pokładzie kontrtorpedowca? Wszak taki statek po raz pierwszy widzi oko polskiego obywatela.

— A tu z boku też pewnie armatka?

— To? To jest kulomiot „na lotników" — poucza z dumą towarzysz.

Uwaga jego słuszną wywołuje aprobatę, a nowa obserwacja nastręcza inny z kolei wykrzyknik.

— Ma aż trzy kominy! To jucha musi dużo palić!

Pewnie, przecież on idzie tak jak pośpieszny pociąg. A Marszałek Piłsudski, kiedy wracał z Madery, zauważył, że Wichrem dużo lepiej się jedzie, niż „salonką".

— Eee?!

Niedowierzające wzruszenie ramion.

— A ile on robi kilometrów an godzinę?

— Trzydzieści i trzy węzły. Rozumiesz pan? To dopiero jazda!

— To niby ile?

— Ja wiem? Toż mówię — trzydzieści i trzy...

I obadwaj wiedzą w tej chwili tyle, co wiedzieli przedtem.

Chwila oględzin niedowierzających, powierzchownych i nagle atrakcja: marynarz wychodzi z kambuza. Oparł się węzłowatemi dłońmi o balustradę i strzyknął śliną po za burtę.

Cywile odsunęli się przezornie.

— Widzisz go — krytycznie zareagował pierwszy obserwator — jaki wprawny...

— I głośniej nieco: — Ciekaw jestem, czy już potrafi strzelać z takiego działa? Bo i co ta nasza marynarka... Toć to nowicjusze...

Ale marynarz nie odpowiada na luźną zaczepkę. Obrócił się na pięcie i zawołał na wyłażącego z poza komina kompana:

— Te, Łapa, zafasowałeś dulce?

Kolega z uśmiechem wyciąga z czapki dwa papierosy.

— Udało się?

— Spał jucha jak zarżnięty, tom go nieco podebrał.

Błysk zapałki i dwie niebieskawe smużki dymu popłynęły ku niebu.



O. R. P. „Wicher".

Odeszli na rufę.

— A nie miałem racji? Taki, choć niby to i marynarz, a boi się opierać o tę balustradkę. Boć to cieniutkie i ledwie tkwi w pokładzie. Człowiek gdyby się mocniej na tem położył, to i wpadłby do wody, Patrz, jak się chwieje.

— No tak... Dlaczego to na takim wojennym statku, co to niby ma być taki mocny — ta balustradka, niby na śmiech, jakby z zapałek? Toć i takiego marynarza żal, jakby miał wpaść do wody... A na takim pasażerskim parowcu, nieprzymierzając, to masz burty, tak mocne, że i wół mógłby w nie rogami trykać. — To pewnie tak dla gimnastyki, niby zahartowania, żeby się jeden z drugim wody zabardzo nie bał.

Cisza. Niedowierzanie. Głęboka, niepokojąca myśl pozostaje bez odpowiedzi. Marynarze już są na rufie. Tam się rozłożyli na poobiednią sjestę. Niebawem z kasztelu wyszli i inni. Przedobiednie zajęcia skończone. Ćwiczenia były rano, Mosiądze lśnią, jak złoto. Statek wyszorowany, jak panna przed ślubem.

Zaczęła się wesoła gawęda marynarksa i rekordowe strzykanie śliną na pomost, do którego przycumowany był „Wicher" i na którym nieśmiało zataczali się na otłuszczonych nogach dwa typowe szczury lądowe. Lekceważono ich sobie.

No więc jakże się mają dowiedzieć — co i jak?

Czasem któryś z marynarzy odpowie fachowo, przemądrze i zmrozi tem dalszą wstydliwą chęć pytania. Czasami chętnie i wymownie udziela in-

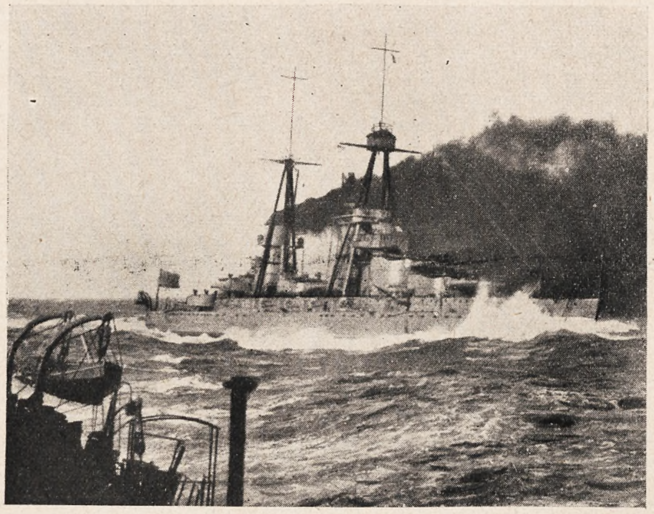
formacji, ale cywil klapie wtedy uszami i kręci z niedowierzaniem nosem. Tak mu to wszystko jakoś wygląda na bajkę o wężu morskim.

I zaczynają się wtedy na lądzie opowiadania — jedne fantastyczniejsze od drugich. Niewiadomo już naprawdę, ile mamy statków wojennych, jakie to są statki i co tam na nich się znajduje.

Bo statek wojenny trzeba zobaczyć w ruchu, widzieć go w jego sprawności bojowej, kiedy szoruje pod nim i wzdłuż burt jego spieniona fala, kiedy pada krótka komenda i maszyny, poruszane elektrycznością a kierowane wyćwiczonym mózgiem marynarskim, poczynają żyć...

Otóż wyjechaliśmy „W i c h r e m“ przez wrota naszego portu wojennego w morze.

Na pokładzie nie widać prawie jeszcze marynarzy. Tylko oficerowie uprzejmie palą z nami papierosy, zadowalając rzeczowemi informacjami naszą ciekawość.



„Giulio Cesare“—chluba marynarki włoskiej—w morzu.

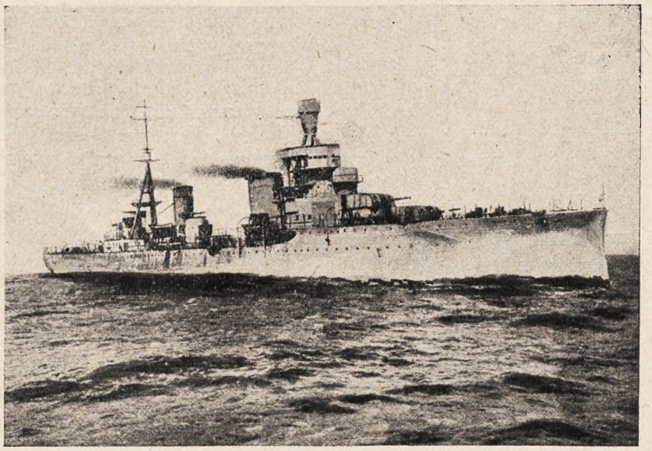
Te cztery trzynastocentymetrowe działa, których szare lufy wyglądają z wnęk stalowych opancerzeń — to działa średniego kalibru, jakie przepisowo umieszcza się na kontrtorpedowcach najnowszego typu.

— Biją na odległość kilkunastu kilometrów. Zdolność ta mniejwięcej wystarcza, aby trzymać eskadry nieprzyjacielskie na przyzwoitej odległości od zagród minowych, broniących dostępu do ojczystego wybrzeża.

Pokład kontrtorpedowca nieco się zaludnia. Tu i owdzie stanęły grupki biało ubranych marynarzy. Jeden z nich odsłania przymocowany tuż nad bakbortem przeciwlotniczy karabin maszynowy.

— Niezwykle precyzyjna maszynerja dla obrony przeciw wodnopłatowcom — wyjaśnia porucznik — ostatni wyraz rusznikarskiego kunsztu zakładów Chantiers Navals Francais, które w Blainville koło Caen spuściły dnia 10 lipca 1928 r. nasz kontrtorpedowiec „Wicher“ na morze. Wtedy odbyły się chrzciny statku, przyjętym zwyczajem matka chrzestna rozbiła butelkę szampana o k o r p u s statku i kontrtorpedowiec oficjalnie otrzymał nazwę „Wicher“. Matką chrzestną drugiego kontrtorpedowca „Burza“, spuszczonego na wodę dnia 16 kwietnia 1929 r. na stoczni tejże firmy była pułkownikowa Bleszyńska.

Niestety „Burza“ stoi jeszcze dotychczas na wodach Francji...



Krążownik „Alberto da Giussano“ marynarki włoskiej.

Oglądamy się poza siebie, aby zobaczyć, jak z perspektywy wygląda nasz port wojenny.

— Jakto?! Prawie go nie widać. Wszak płyniemy nie dłużej ponad dziesięć minut.

— Istotnie — oświadcza oficer — nasz „Wicher“ już wyrabia swoją przeciętną szybkość. Płyniemy teraz jakieś 25 węzłów, a dojeżdżając do Helu, rozwiniemy szybkość 32 — 33 węzłów.

— To jest?

Porucznik s p o strzega się. Oblicza. — Węzeł, czyli mila morska odpowiada 1852 mtr. Zatem „Wicher“ może osiągnąć szybkość ponad 60 kilometrów na godzinę. A nasz kapitan, komandor Podjazd — Morgenstern, lubi wykazywac się tą szybkością powierzonego mu statku.

Istotnie, pędzimy, tnąć w i c h e r i fale, niby t o r peda stumetrowej długości. P i a n a, p r u t a o s t r y m dziobem, w pienistych bryzgach spływa wzdłuż burt, ucieka poza rufę i jak biało-sina wstęga ściele się hen za nami, niby wiążąc „Wicher“ z portem macierzystym.

— „Wicher“ — wyjaśnia dalej młody marynarz — posiada dwa zespoły turbinowe, które mogą rozwinąć energję do 35,000 H. P. Jest to największa szybkość, jaką udało się osiągnąć szybkobieżnym okrętom tego typu.

— Słyszałem, że próby maszyn na najnowszym francuskim kontrtorpedowcu „Valey“ wykazały szybkość 39.85 mil na godzinę.?

— Prawda, Nastąpiło to wszakże już po zbudowaniu „Wichra“. Ale i ten rekord światowy już został pobity, albowiem kontrtorpedowiec „Verdun“ tego samego typu, wykazał przy pełnej parze szybkość 40,2 węzłów. Wynosi to zatem około 75 kilometrów na godzinę. Cóż — i w tej dziedzinie ulepszenia posuwają sprawy szybko naprzód. Nic dziwnego. Zadanie kontrtorpedowca polega bowiem na wywiadzie i pomocy wielkim okrętom linjowym (pancernikom i krążownikom eskadry) w czasie bitwy. Te sprawne jednostki rozwijają największą szybkość przy ataku i wypuszczają torpedy. Są zatem kąśliwe, niebezpieczne i bardzo pożyteczne.

— Szkoda, że na naszych kontrtorpedowcach nie zastosowano jeszcze maszyn o najwyższej wydajności.

— Myślę, że nastąpi to przy wykonywaniu dalszej serji Wszak zaraz po odzyskaniu dostępu do morza, bodaj w roku 1920, sejm uchwalił

t. z. „mały program morski“, wedle którego nasza flota wojenna miała składać się z dwóch krążowników, sześciu kontrtorpedowców, dwunastu torpedowców i dwunastu łodzi podwodnych. Ale rząd przystąpił do urzeczywistniania tego programu dopiero w 1927 roku. W chwili obecnej, poza flotylą starych torpedowców, posiadamy zaledwie dwie łodzie podwodne „Wilk“ i „Ryś“ oraz statek, którym właśnie płyniemy.

Zaległo przykre milczenie. Nie śmieliśmy spojrzeć sobie wzajem w oczy. Ogarniało nas gryzące uczucie wstydu. Spojrzenia wybiegały w dal.

Żółta smuga helskiego piasku, niby odrzucona wstęga pozostawała poza bakbottem. Ponad nią zielenił się las iglasty i czerwone dachy zabudowań. „Wicher“ szedł już z siłą 32 węzłów.

Czuliśmy tylko lekki dygot pod nogami i w całem ciele. Ale był to dygot tak mile odczuwany przez nas, że śmiało nazwaćby go można było dreszczem rozkoszy.

Wpływaliśmy na otwarty Bałtyk — nieskazitelnie pięknym w linji, mocnym i technicznie opanowanym według najnowszych zdobyczy nauki kontrtorpedowcem, któremu historja pozwoliła nadać polskie miano „Wicher“.

Wpływaliśmy na wody wiodące w świat daleki — statkiem, który nietylko zaliczyć należy do najszybszych statków wojennych tego typu na Bałtyku, ale nazwać go można rekordowo szybkim.

Pędziliśmy niby wicher w otoczeniu polskich oficerów marynarki — od żelazo-betonowych kesonów polskiego portu — w morze, które dziś z tem samem prawem jak i inne narody, możemy nazwać już naszem. Bo choć „Wicher“ jest zaledwie zaczątkiem naszej floty wojennej, ale duma wypełniła nam serca.

— A ile... kosztuje taki kontrtorpedowiec? — spytał ktoś z nas, jakby w tej chwili nieskrępowanym ruchem chciał wyciągnąć portfel i odliczyć na ręce dowódcy floty wojennej, komandora Unruga wymaganą sumę.

— Około 15 miljonów złotych.

Jakże małą wydała nam się w tej chwili ta suma... Brzmiało to tak, jakby zapytany sprzedawca odpowiedział: — To cacko kosztuje 5 złotych. To też ogarnęło nas męczące zdumienie. Jakto, polska w ciągu dwunastu lat władania morzem zdobyła się dotychczas zaledwie na dwa kontrtorpedowce i trzy łodzie podwodne po siedem miljonów złotych, a więc suma sumarum na wydatek 51 miljonów dla zabezpieczenia sobie bytu nad morzem?!

— Wtedy gdy Niemcy „ograniczone w zbrojeniach“. wydają rokrocznie na flotę wojenną około 500 miljonów.!

Znajdowaliśmy się na pełnem morzu. Zniknął ląd. Ostry wiatr ciął niemiłosiernie policzki, zimne bryzgi fali pluły bezwzględnie w twarze... Ale mocniej paliła krew wstydu...

I wtedy przypomniałem sobie zdrowe marynarskie oblicze rzecznika Polskiej Floty Narodowej, generała Marjusza Zaruskiego, który po jednem z płomiennych swych przemówień do tłumów — cicho i marząco westchnął:

— Gdyby choć jeden statek wojenny rocznie... Bylibyśmy już blizcy urzeczywistnienia „małego programu morskiego“, a wtedy nie jeden Treviranus głęboko namyśliłby się nad tem, czy może lapidarną i bezcelową uwagą o rewizji traktatu Wersalskiego prowokować państwo, które rozporządza setką luf armatnich i wyrzutni torpedowych dla obrony swego wybrzeża.

I ze smutkiem pochylił głowę niezmordowany, szczery miłośnik morza.

— Nie, nie, panie generale... To jeszcze przyjdzie! Jeszcze jeden, drugi wysiłek i posypią się obfite datki — płynące ze zrozumienia, wywołane pragnieniem bezpieczeństwa i będące wyrazem dumy narodu, który nie po to zmartwychwstał, aby wegetować, lecz — by żyć pełnią właściwych mu sił.

A jakby na potwierdzenie tego myślowego dyskursu nagle zabrzmiała krótka, wymowna komenda:

— Nieprzyjaciel!

Wizyjna eskadra wyłoniła się na horyzoncie. a jedyny, zdolny do prawdziwego boju wojenny statek polski drgnął mocniej i runął w impetycznym ataku naprzód.

W jednej chwili zaroił się statek białą bracią marynarską. Stopięćdziesiąt par nóg zadudniło po pokładzie, stopięćdziesiąt par rąk sprawnie sięgnęło po wyznaczoną sobie z góry pracę. W oka mgnieniu spadły nikłe metalowe balustradki, odsłaniając pociskom linję horyzontu. Obsunęły się szare pokrowce... Już obracają się wyloty dział, już wyciągają się wpoprzek statku paszcze wyrzutni torpedowych, szczękają i rozwierają się zamki, automatycznie wsuwają się granaty i torpedy, głucho trzaskają zawory, zapalają się światełka przesyłane z nadpokładowej kabiny, gdzie odległość celu oblicza oficer artylerji. Po drutach telefonicznych biegną instrukcje rozkazy — czujnie słuchają ich uszy starszych marynarzy. Nastawione. Sprawdzone. Gotowe. W paszczach stalowych potworów czekają pociski:

Jedne, by sięgnąć w dal prawie niewidoczną, drugie — by pędzić pod wodą kilka kilometrów a zderzywszy się z opancerzonym brzuchem wroga wybuchnąć i zadać mu jeden z tych śmiertelnych ciosów, które decydują o jego porażce.

Załoga w naprężonem milczeniu czeka rozkazu: pal!

Jesteśmy oszołomieni, oczarowani. Maszyny zlały się z ludzmi w jedną całość. Mózgi, nerwy, stalowe mięśnie i przyczajona siła wybuchowego ognia zwarły się w nieustępliwej grozie obrony.

Krew przyśpieszonem tętnem uderza w arterjach... Coś przypomina niedawny jeszcze, zda się, front, Tak, tak — nic to, że jesteśmy tu na pokładzie cywile, oficerowie marynarki i ćwiczący się żołnierze, nic to nie znaczy, że nie padła komenda: — pal!

Umiemy czekać. Jeżeli padnie, to zadrżymy, ale radością, o ile pozostanie nam tylko ta droga do udowodnienia, jak potrzebne jest Polsce posiadanie morza.

I znów spokój na obciągniętym mosiądzem pokładzie. Choć palą jeszcze nasze policzki, a po ścięgnach przelewa się nieustępliwy wicher.

„Wicher“ zawraca, zwalnia szybkość i wypiera tym razem już spokojnie swoje 15,850 ton wody.

Warto było przejechać się tem pietnastomiljonowem cackiem, żeby ocenić doniosłość i zrozumieć konieczność posiadania silnej floty wojennej.

W poprzek anteny, rozciągniętej na czubkach masztów, prześlizgnęły się nadawane gdzieś w głębi kraju dźwięki, pochwyciła je czuwająca dłoń radjo-telegrafisty i wylała okrzepłe i pewne siebie przez megafon, świadcząc o tem, że rozumiemy je i czujemy zarówno dobrze tu na morzu, jak i w murach stolicy.

„Jeszcze Polska nie zginęła, póki mi żyjemy“...

MIECZYSŁAW JAROSŁAWSKI

Śląsk i Pomorze, jako symbole niezależności gospodarczej Polski

(Skrót odczytu Inż. Czesława Klarnera, Prezesa Związku Izb Przemysłowo-Handlowych w Polsce, wygłoszonego w Gdyni 26 października na inauguracji Oddziału Instytutu Bałtyckiego).

I. Struktura gospodarcza Polski.

Rola Śląska i Pomorza. Z wielkiej całości Pomorza i Śląska, które niegdyś wchodziły w skład Państwa Polskiego, ludność polska, przywiązana do wiary i języka ojców, zdołała zachować jedynie drobne obszary, aby w chwili odbudowy Niepodległej Polski mogły one spełnić swoją rolę zgodnie z historycznem i naturalnem ich przeznaczeniem. Ocena tych dwóch symboli naszego życia gospodarczego — Śląska, czyli polskiego zagłębia węglowego, — oraz Pomorza, jako naszego naturalnego dostępu do morza — ma szczególne dla nas znaczenie. Oba te terytorja są przedmiotem ataku naszego sąsiada zachodniego nie ze względu na ich znaczenie gospodarcze dla Niemiec, lecz wobec szczególnego znaczenia ich dla Polski. Bez Śląska i bez Pomorza — Polska przy obecnych stosunkach gospodarczych byłaby pozbawiona swoich podstaw rozwojowych zarówno dla produkcji przemysłowej, jak i dla wymiany towarowej ze światem zewnętrznym, co godziłoby niechybnie w niezależność polityczną Rzeczypospolitej.

Polska przemysłowa czy rolnicza? Polska jest krajem przemysłowo-rolniczym; z tego wynika, że polityka gospodarcza Polski wymaga równorzędnego rozwoju obydwóch działów gospodarki narodowej. Rolnictwo polskie posiada zbyt rozdrobnione materjały, wieś polska jest przeludniona, a podniesienie zamożności wsi wymaga odciążenia jej od nadmiaru ludności. Jedyną drogą dla racjonalnej gospodarki jest stopniowe zatrudnienie nadwyżki ludności wiejskiej w rodzimym przemyśle. Cały XIX wiek daje nam przykład procesu urbanizacji państw zachodnio-europejskich, który postępował równolegle ze wzrostem przemysłu i handlu, ogniskujących się po miastach, i dochodził do wielkiego dobrobytu.

Stosunki ludnościowe. Posiadamy przy ekstensywnej gospodarce drobnych jednostek rolnych najwyższy stan ludności pracującej na roli, — jednocześnie bardzo niski stan procentowy ludności pracującej w przemyśle i handlu; ludność zatrudniona we wszystkich zawodach, oprócz rolnictwa, stanowi w Polsce — 27,7% ogółu ludności, wówczas gdy we Francji 58,4%, w Niemczech — 70%, w Austrji zaś 93,2%. W związku z tem panuje wielkie w tych państwach spożycie głównych artykułów przemysłowych i jednocześnie brak dostatecznych środków na pokrycie zapomocą importu niektórych potrzeb konsumcyjnych. Linja rozwoju Polski wymaga powiększenia produkcji przemysłowej i rozwoju handlu, czego się nie da uskutecznić bez ukształtowania się zdrowego i silnego „stanu średniego".

II. Śląsk — ogniskiem przemysłu polskiego.

Śląsk — źródłem energji. Dla rozwoju naszej produkcji przemysłowej przedewszystkiem są potrzebne surowce i energja. To też niewątpliwie polskie Zagłębie Węglowe, z Górnym Śląskiem na czele, otwiera bardzo pomyślne horyzonty, jako niewyczerpane źródło energji w postaci węgla. — Węgiel, jako źródło energji, jest i będzie trwałą podstawą dla rozwoju przemysłu polskiego. Obszar terenów węglowych wynosi 5.100 klm², zasoby węwęglowe są bardzo znaczne i obliczone do głębokości 1000 m. wynoszą 62 miljardy ton. Dla lepszego zrozumienia tych liczb należy przypomnieć, że jedynie westfalskie zagłębie i zagłębia angielskie posiadają większe zasoby, pierwsze — 115 miljardów ton i angielskie — 182 miljardy ton.

Zdolność produkcji węgla. Koszty budowy i eksploatacji kopalni węgla w Polskiem Zagłębiu są znacznie mniejsze niż gdzie indziej, a jednocześnie wydajność górnika jest większa o 20% niż górnika angielskiego i o 10% niż górnika niemieckiego. Zdolność produkcyjna naszych kopalni wynosi 60 milj. ton rocznie i może być z łatwością powiększona w razie wzrostu zapotrzebowania. Produkcja węgla osiągnęła najwyższy stopień w 1928 r. i wyniosła tylko 40.616 tysięcy ton; z tej ilości wyeksportowaliśmy 12.863 tys. ton. Przemysł węglowy zatrudniał w r. 1930 — 117.623 robotników.

Walka o rynek węglowy. Posiadając wielkie bogactwa węglowe i doskonałe warunki wydobycia węgla, nie zdołała. dotąd Polska wywalczyć sobie właściwego przynależnego jej miejsca w światowej produkcji węgla; w 1926 r. zdołaliśmy wydobyć 3% ogólnej eksploatacji węglowej i 8% europejskiej, zajmując 4 miejsce w Europie po Anglji, Niemczech i Francji. Ze względu na rosnący stale eksport, węgiel posiada poważne znaczenie dla naszego bilansu handlowego. W ubiegłym — 1930 r. wartość wyeksportowanego węgla wynosiła 335 milj. zł. i czyniła 13,8% ogólnej wartości polskiego eksportu .Ponieważ eksport węgla odbywa się niemal wyłącznie drogą morską, widzimy, jak głębokie zależności zachodzą między Śląskiem i Pomorzem i jak ważnym jest problem przybliżenia do siebie tych dwóch dzielnic zapomocą odpowiedniego rozwoju linji komunikacyjnych. Słabą stroną bowiem Zagłębia jest jego ekscentryczne położenie w stosunku zarówno do rynku wewnętrznego, jak też do portów morskich, przez które odbywa się główny eksport węgla.

Polska Metalurgja. Polskie Zagłębie Węglowe, będąc źródłem energji cieplnej dla całego przemysłu polskiego, stało się jednocześnie głównym ośrodkiem polskiej metalurgji, która dostarcza surowiec bądź półprodukt dla szeregu przemysłów, mających podstawowe znaczenie dla naszego gospodarstwa narodowego i dla obrony kraju. Polski przemysł metalowy, którego centrum jest Śląsk, sprowadza duże ilości rudy wysokoprocentowej z zagranicy — znowu głównie drogą morską. Wytwórczość obecna stanowi mniej więcej 3/4 produkcji przedwojennej i wynosiła w r. 1928 — 684 tys. tonn surowego żelaza, 1 437 tys. tonn stali i 1 045 tys. tonn wyrobów walcownianych; w następnych latach produkcja spadła w związku z ogólnym kryzysem.

Widoki rozwoju ciężkiego przemysłu. Aby zdać sobie sprawę z doniosłości tego działu produkcji narodowej wypada przytoczyć liczby porównawcze konsumcji żelaza na 1 mieszkańca w różnych państwach kulturalnych; wówczas gdy w Polsce przypada w r. 1929—30 kg. na 1 mieszkańca, w tym samym czasie skonsumowano w Niemczech — 136, we Francji — 172, i w Stanach Zjednoczonych Ameryki Północnej — 302 kg. na 1 miesz kańca. Wskazuje to na możliwości znacznego zwiększenia chłonności rynku polskiego.

Śląsk — symbolem polskiego przemysłu. Zagłębie Węglowe stanowi 2,1% ogólnej powierzchni i posiada 6,6% całej ludności rzeczypospolitej; gęstość zaludnienia wynosi dla całego Zagłębia 215 miesz. na 1 km², dla woj. Śląskiego, nawet 266— czyli dzielnica ta posiada wybitne cechy okręgu przemysłowego. Na tem terytorjum jest 29 miast o ludności około 580 tys., co stanowi 33% ogółu

ludności Zagłębia. Z ogólnej ilości robotników, pracujących w r.1929 w górnictwie, hutnictwie i przemyśle przetwórczym, pracowało w Zagłębiu około 40% (305—326 tys.). Na 1 449 milj. złotych, stanowiących kapitał zakładowy spółek akcyjnych w Polsce, przypada 179 milj. czyli 12,4% na spółki mające siedzibę w woj. Śląskiem. Z ogólnej sumy podatku dochodowego na polskie Zagłębie Węglowe przypada 21%.

Wszystko to wskazuje na przodującą i doniosłą rolę Zagłębia w zakresie przemysłu polskiego; w tem wielkiem środowisku pracy przemysłowej pracuje w pocie czoła wyłącznie lud polski, zamieszkujący tę rdzennie polską piastowską dzielnicę.

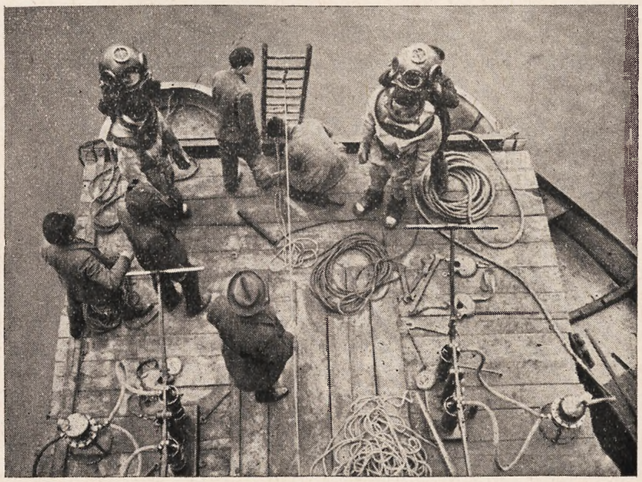


Przystań rybacka w Helu.

VIII. Pomorze — bazą polskiego handlu zamorskiego.

Konieczność *dostępu do morza.* Po wielkiej wojnie, w momencie wskrzeszenia Polski, zostaliśmy pozbawieni własnego portu polskiego. Gdańska bowiem, który zawsze był i jest ściśle związany z Pomorzem i Polską, — nie przyznano Polsce, Traktat Wersalski powołał do życia W. M. Gdańsk i włączając je do obszaru gospodarczego Polski, tą drogą chciał zabezpieczyć dostęp do morza dla 30-miljonowego państwa. Niestety zobowiązania nałożone na W. M. Gdańsk nie zostały przez nie należycie wypełnione. To też naród i państwo, pomne doświadczeń historycznych i świadome ich skutków, utorowały sobie same nową drogę do własnego wybrzeża, zapewniły sobie same wolny a pewny dostęp do morza. Jako symbol życia, sił polskich, wyrobienia myśli politycznej i gospodarczej — symbol handlu zamorskiego powstaje w najtrudniejszych warunkach gospodarczych port i miasto Gdynia.

Stosunki po wojnie. Handel morski Polski Odrodzonej urósł w sposób imponujący i znów jak ongiś jest kierowany na północ, w pierwszym rzędzie przez Gdańsk. Należy jednak pamiętać o błędach przeszłości, wśród których szczególnie ciężkim z handlowego stanowiska był brak tradycyj kupieckich i udzielenie Gdańskowi monopolu handlowego ze szkodą dla polskiego producenta. Do tej tradycji pragnie nawrócić znowu dzisiaj. W. M. Gdańsk, wytaczając spór o Gdynię i odgrzewa na nowo tezy o wyłączności praw nabytych przez port gdański w stosunku do polskiego handlu zamorskiego. Jednak dzisiaj nie tyle Gdańskowi chodzi o uzyskanie korzyści materjalnych, ile o skrępowanie polityczne Polski. — Walka ta jest dzisiaj odciekiem frontu ogólnych zmagań się Rzeszy Niemieckiej z Odrodzoną Rzecząpospolitą Polską. Analiza cyfr obrotów nowego handlu zamorskiego, przekonywuje lepiej niż najwymowniejsze wyrazy ludzkie o tem, że do tej walki przystępujemy z niespożytemi siłami i nieograniczonemi możliwościami. Liczby naszych obrotów zamorskich — to są polskie trofea w walce politycznej z naszym zachodnim sąsiadem o granice Rzeczypospolitej. Te liczby są wyrazem wysiłku obrony narodowej o swą całość wobec odwiecznych zakusów niemieckich na ziemie słowiańskie.


Praca nurków.

Nierozerwalne węzły z Pomorzem. Zapowiadając wobec całego świata restytucję swego stanowiska kosztem Polski, Niemcy od chwili wskrzeszenia Niepodległości Polski prowadzą przeciw nam bezwzględną walkę gospodarczą, która od lat 6 przyjęła szczególnie jaskrawy charakter. Uchylenie się od ratyfikacji nawet tak niewygodnego dla nas traktatu handlowego, który Polska ratyfikowała, aby dać dowód gotowości pokojowej współpracy, jest wymownym dowodem, czego mamy się spodziewać z Zachodu. Skoro więc w 1924 r. wymiana towarowa wynosiła z Niemcami 43% ogólnego eksportu i 35% ogólnego importu, należało największym wysiłkiem uchylić grożące z tej strony niebezpieczeństwo zbytniego uzależnienia się. Zostało to wykonane przez rozwój wymiany towarowej z innemi państwami, a zwłaszcza zamorskiemi za pośrednictwem portów polskich. Obecnie 55% eksportu i 31% importu dokonywa się właśnie za pośrednictwem tych portów, które uniezależniają nas od tranzytu przez Niemcy. Oto dlaczego Pomorze jest symbolem nietylko naszego handlu, ale przedewszystkiem niezależności gospodarczej — i tem samem jest nierozerwalnie związane ze wszystkiemi innemi dzielnicami, szczególnie zaś ze Śląskiem jako głównym ośrodkiem produkcji przemysłowej.

Trzeba przybliżyć Śląsk do morza.

Związek Śląska z Pomorzem. Te dwie tak ważne w gospodarstwie połacie naszego kraju są ściśle ze sobą powiązane. Główny strumień towarów polskich do Bałtyku płynie ze Śląska, zwłaszcza pod postacią węgla kamiennego, który stanowi 31,3% ogólnego ładunku morskiego, dążącego w świat z polskich portów bałtyckich. Dla podniesienia tego eksportu Polska w ciągu ostatnich kilku lat przebudowała istniejące koleje, prowadzące ze Śląska na Bałtyk. Usprawnienia okazały się niedostateczne i Polska

przystąpiła do budowy linji kolejowej, prowadzącej najkrótszą drogą z polskiego Zagłębia Węglowego nad Bałtyk. Jeśli budowa dróg komunikacyjnych jest punktem wyjścia dla rozwoju stosunków handlowych, to dla rozwoju handlu polskiego przez Gdynię i Gdańsk będą potrzebne i niezbędne dalsze drogi, prowadzące z poszczególnych dzielnic do Bałtyku, które przybliżą je do morza. Szczególnie ważnem jest zadanie przybliżenia Śląska do morza.

Sieć dróg wodnych wiąże Pomorze z całą Polską. Wśród tych dróg może najważniejsza będzie— mało dotychczas wykorzystana droga wodna — Wisła łącznie z dopływami, które po należytym uregulowaniu stworzą wspaniały, jeden z najlepszych w Europie systemów wodnych, zdolnych do spławu i żeglugi. Wisła jest najpoważniejszą rzeką Bałtyku, o największym obszarze ciążenia a jednocześnie najwięcej zaniedbanym szlakiem wodnym. Problem należytego połączenia wybrzeża morskiego z wnętrzem kraju nie będzie rozwiązany, a organiczne państwowe utrwalenie więzi między Pomorzem a Polską nie nastąpi tak długo, dopóki nie będą stworzone współczesne warunki żeglugi na Wiśle. Regulacja i usprawnienie Wisły należą do tej samej kategorji zagadnień, co budowa Gdyni i magistrali Śląsk—Bałtyk.

Rola najbliższego terenu ciążenia. Ożywiona wymiana towarowa w portach polskich wywoła z biegiem czasu rozwój przemysłów przetwórczych nietylko w samych portach, lecz i na sąsiednich terenach, a więc na całem Pomorzu, zwłaszcza wzdłuż Wisły. Przemysł ten będzie się opierał o źródła energji węglowej i miejscowych sił wodnych, a jednocześnie o surowce bądź przywożone z zagranicy, bądź eksportowane z kraju. Polityka gospodarcza Polski musi mieć na widoku ułatwienie powstawania i rozwoju przemysłów przeróbczych nietylko w imię gospodarczych potrzeb całości Rzeczypospolitej, lecz również w imię polityki narodowościowej, żeby wzmocnić element polski na Pomorzu.

SPRAWY EMIGRACYJNE

Emigracja do Argentyny

I. Urząd Emigracyjny zezwolił na wyjazd do Argentyny w miesiącu listopadzie 250-ciu osobom bez wezwań.

Na podstawie tego zezwolenia ubiegać się mogą o wyjazd za pośrednictwem Syndykatu Emigracyjnego samotni robotnicy rolni, przyczem w drodze wyjątku, Ekspozytury Urzędu Emigracyjnego będą udzielały zezwoleń na bezpłatne paszporty emigracyjne i wizy, małżeństwom bezdzietnym, o ile żona zdolna do ciężkiej pracy fizycznej, względnie małżeństwom z dziećmi dorosłemi, jeśli każdy z członków rodziny zosobna zdolny jest do pracy i o ile mogą oni pracować w różnych miejscach, a nawet w różnych miejscowościach.

Członkowie takich rodzin będą traktowani analogicznie do samotnych robotników rolnych.

Emigranci winni posiadać 950 zł. na opłacenie karty okrętowej i 305 zł. 60 gr. na wizę argentyńską.

II. W związku z ponownemi zmianami w opłatach za wizy argentyńskie i legalizację dokumentów, poniżej podajemy nowe ich stawki.

Wiza od paszportu wraz z poświadczeniem formularzy argentyńskich (świadectw: moralności i dobrych obyczajów o nieuprawianiu żebraniny, oraz zdrowia umysłowego i zdolności do pracy (wynosi obecnie zł. 305.60 gr.) dotychczas 288 zł. 10 gr.).

Taksa za legalizację wszelkich dokumentów w konsulacie Argentyńskim (jak np. metryki urodzenia, aktu ślubu, zezwolenia na wyjazd do Argentyny i t. p.), wynosi obecnie: zł. 78.60 od dokumentów sporządzonych przez notarjuszów (rejentów), oraz zł. 43.70 od dokumentów sporządzonych przez władze administracyjne (starostwa, policję, gminę i t. p.).

Ze względu na duże opłaty za wizę argentyńską, zaleca się, ażeby emigranci starali się w starostwach o jedną tylko książeczką paszportową dla całej rodziny, a nie oddzielnie dla głowy rodziny i oddzielnie dla poszczególnych członków rodziny. (żony i dzieci).

W ten sposób opłata za wizę będzie dla rodzin niższa.

Nowe transporty emigrantów

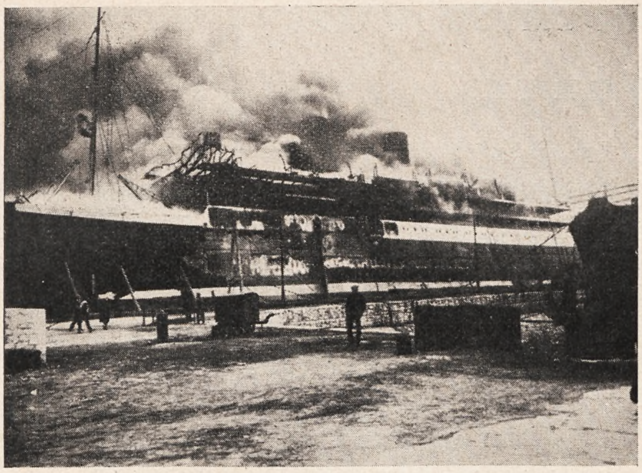
W miesiącu październiku r. b. wyjechały do St. Zjednoczonych Ameryki Północnej, Kanady, Argentyny, Brazylji i innych krajów zamorskich dalsze transporty emigrantów w liczbie około 550 osób, przygotowanych do podróży przez Syndykat Emigracyjny.

Wymagane formalności wyjazdowe zostały załatwione za pośrednictwem Oddziałów i Agentur Syndykatu Emigracyjnego, chroniąc w ten sposób emigrantów od kosztownych podróży do różnych urzędów, oraz od wyzysku nielegalnych pośredników emigracyjnych.

Nadmieniamy, iż Syndykat Emigracyjny udzielił emigrantom wszelkich informacyj i pomocy przed i w czasie podróży, bez żadnych opłat ze strony wyjeżdzających.

Emigracja do Kuby

Dowiadujemy się, że Urząd Emigracyjny będzie obecnie wydawał zaświadczenia na emigracyjne paszporty do Kuby tylko tym osobom, które przed-



W porcie marsylskim spłonął francuski statek pasażersko-towarowy „Paul-Lecat“.

stawią wezwania od swoich małżonków, rodziców i rodzeństwa (sióstr i braci).

Paza wezwaniem emigrant winien:

1. posiadać w chwili przybycia na Kubę, kwotę dwieście dolarów amerykańskich, którą okazuje się w porcie inspektorowi emigracyjnemu.

2. złożyć u władz emigracyjnych sumę równającą się kosztom przejazdu do Polski, na wypadek, gdyby dany emigrant stał się ciężarem dobroczynności publicznej w czasie pierwszego roku swego pobytu na Kubie.

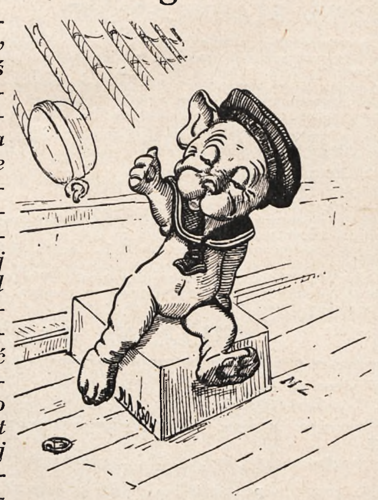
Osoby posiadające wezwania od kuzynów, narzeczonych i t. p. dalszych krewnych i powinowatych, zezwoleń na paszporty emigracyjne nie będą otrzymać.

Ze względu na częste odchylenia emigracyjnych władz kubańskich od powyższych przepisów, należy w każdym wypadku zwracać się do Centrali Syndykatu Emigracyjnego (Warszawa, Marszałkowska 124), lub Oddziałów i Agentur Syndykatu Emigracyjnego na prowincji.



Na Białem Morzu. (Okolice ziemi Fr. Józefa).

Bonzio ma głos...



Otrzymałem taki list: „Kochany Bonziu — jesteś psem mądrym i obrotnym, widziałeś niejedno i na odwadze Ci nie zbywa — potrafisz ludziom prawdę w oczy szczekać — zbieraj więc manatki i wal na sobotę, 7-go listopada do Warszawy. Obecność twoja jest tam konieczna. — Oto Stołeczny Komitet Floty Narodowej urządza „Tydzień“ propagandy morza, by zebrać trochę pieniędzy na rozbudowę marynarki. Jedź, palnij ze dwie mówki, szczeknij od serca, by ludzie grosza nie żałowali i wracaj zdrów i cały. Twój kapitan“.

Taki serdeczny list znaczy tyle, co rozkaz, więc choć Warszawy nie lubię — pojadę, bo muszę. Jeży mi się jednak sierć na karku na myśl, że tak ważną powierzył mi kapitan funkcję, gdyż rozumiem, że sam nie ma już sił i zdrowia, by gadać wciąż o jednem w kółko bez rezultatów.

Ludzie są jak pnie — gadaj, tłomacz, proś, a oni stoją i nic.

Czasem pokręci który głową, westchnie sobie i... nic.

Ostatni ratunek we mnie. Jeśli mnie — uczciwego psa — marynarza nie posłuchają, to chyba wstydu nie mają w oczach.

Wszystko to powiedziałem Trybulce i kucharzowi i przyznali mi rację świętą i też tylko we mnie widzą ratunek.

Oj, będzie się Warszawa miała dobrze—jazgotu takiego narobię, że słychać będzie w niebie, za nogi będę łapał zębami, z kawiarń próżniaków przegonię i prawdę im w oczy kropnę:

— Idź, jeden z drugim, do uczciwej pracy i opodatkuj się dobrowolnie na rzecz rozbudowy marynarki, bo zginiesz marnie trutniu jeden. Masz pieniądze na dancingi i głupstewka, masz na kolacyjki i zabawę, a o flocie nie pamiętasz?

Szykujcie się! — Ja, Bonzio, jadę do Waszawy!

OD REDAKCJI

Za psa tego ręczyć nie możemy, potrafi być groźny i słowa dotrzymuje. Jeśli więc spotkacie Bonzia na ulicy, lepiej pozdrowić go uprzejmie i dać datek na Komitet Fl. Nar. — niż minąć go obojętnie.

LOGOGRYF

Czwarte życia — jak *pierwszy,* jak szalony bieży,
A przed nami tysiące wielkich zadań leży,
Najzaciętszy *dziewiąty* nawet przyznać musi,
Że przedewszystkiem handel nasz się mocno dusi.
Prawda, że ptak niebieski i *trzynasty* pływa
Po powierzchni geszeftów, lecz rzadko wygrywa
Ten, co *dwunastych* handlu uczciwie pilnuje,
Bo — przeważnie nie sprosta i... kapituluje,
Gdyż, kto kiedy *dziesiąte,* że prostemi drogi
Można zwyciężyć wszystko, podłość wziąć za rogi,
Ten się mylił, bo nową chciał budować *szóstą,*
Przeto duszę zjałowił i kieszeń miał pustą.
Siódmy szołdrów i innych przemysłu rycerzy
Wiedzę oszustw śród handlu uczciwego szerzy...
Nie mając konkurencji — taki byle *drugi*
Ma sumienie dość giętkie na swoje usługi,
Tembardziej, że dokoła *ośmiu* się wciąż kręcą,
Których — zarobków łatwych — obietnice nęcą,
Którzy nie mają siły za uczciwy *trzeci*
Schować się, chroniąc siebie od nieszczęść i dzieci,
Czekają, by ich wessał *piąty* lekkich zysków
I aż do samobójstwa nie puścił z uścisków.
Że pańskie *jedenaste* i konia i niwę
Tuczy — przeczyć nie można, słowa to prawdziwe,
Więc na łatwe, a mocno niepewne afery
Nie marnujmy grosiwa ,ale na cel szczery,
Na cel, który kupiectwo i przemysł podniesie,
Nie żałujmy, choć mało posiadamy w kiesie.

. . . .

Chcecie celu pięknego dowiedzieć się treści?
Odgadujcie logogryf — on sentencję mieści,
Co z pierwszych i ostatnich tu liter zadania,
Jak na dłoni się sensem dość jasnym wyłania.
Czytajcie więc litery od góry do dołu,
A zdanie Wam się złoży samo — bez mozołu.

Zgłoski logogryfu:
a a a co czyt da de fe fu gog hi i ko kop la li ma na o o o pa pag po rat re ręj rjat rzy sta sto szta tem tów war wni.

Henryk Pianowski.

ZAPISUJCIE SIĘ NA CZŁONKÓW

KOMITETU FLOTY NARODOWEJ

WKŁADKA 1 ZŁOTY ROCZNIE

Zebrane kwoty na terenie m. st. Warszawy — będą użyte na budowę okrętu wojennego

„DAR WARSZAWY"

Wpłacajcie na konto czekowe P. K. O. Nr. 16080, lub do Biura Stołecznego Komitetu Floty Narodowej **Senatorska 14 (Magistrat)**

„Gdyby jedna szósta ludności Rzeczypospolitej Polskiej składała **1 zł. rocznie** na Flotę Narodową, Bałtyk wkrótce pokryłby się okrętami pod banderą polską".

Nr. 17 ukaże się 1-go grudnia w objętości podw.

Prenumerata miesięczna zł. 2, półroczna zł. 10, roczna zł. 20.

Ceny ogłoszeń 1/1 strona — 1000 zł., 1/2 strony — 550 zł., 1/4 strony — 300 zł., Ogłoszenia w kolorach 25% drożej

Adres Redakcji i Administracji: Warszawa, Senatorska 14 (Magistrat), tel. 688-33. Konto P. K. O. 25.333.

Redaktor: ZDZISŁAW ANDRZEJOWSKI Wydawca: STOŁECZNY KOMITET FLOTY NARODOWEJ

Zakłady Drukarskie „HELIKON" Warszawa, Elektoralna 25, tel. 778-52.